

MRInternationalLawyers

particolare il cui risarcimento non è influenzato dalle varie azioni del mercato delle navi.

Sempre per il caso di perdita totale non è neppure interesse dell'Assicuratore una valutazione troppo bassa perché questa può rendere più frequenti i casi di perdita totale costruttiva e, addirittura, incoraggiarli. Infine vi sono problemi di tariffazione dei premi di equilibrio dell'impresa assicuratrice che consigliano una certa stabilità delle stime per mantenere costante il rapporto tra il volume dei premi e quello delle esposizioni.

Oltre a quella corpi sono sempre Polizze stimate quelle dell'assicurazione interessi e sborsi trattandosi di assicurazioni integrative della valutazione della nave per il caso di perdita totale, che di regola sono tra l'altro previste nella stessa Polizza corpi.

L'assicurazione interessi e sborsi è stipulata a sola perdita totale e costituisce un'integrazione della copertura corpi a per un rischio patrimoniale che l'impresa armatoriale potrebbe subire a seguito della perdita totale della nave assicurata.

La somma assicurata per interessi e sborsi, in caso di perdita totale, è dovuta per intero dall'Assicuratore senza che l'Assicurato sia tenuto a provare di aver sofferto uno specifico danno e si tratta comunque sempre di una polizza stimata.

La funzione della copertura interessi e sborsi è anche quella di integrare la copertura economica relativa al bene nave ed eventualmente la stima della nave quale bene assicurato che, per finalità di contenimento di premio, viene dichiarata inferiore.

5.C – I RISCHI DELLA NAVIGAZIONE ED IN PARTICOLARE IL PRINCIPIO DEI RISCHI NOMINATI EX ART. 521 COD. NAV.

L'art 521 Cod. Nav. nomina esplicitamente come rischi della navigazione la tempesta, il naufragio, l'investimento, l'urto, il getto, l'esplosione, l'incendio, la pirateria, il saccheggio.

Tra i rischi nominati figurano l'esplosione e l'incendio e ciò conferma il principio di accidente della navigazione come evento di mare o che sul mare si verifica.

Nell'elencazione dei rischi idonei a produrre un danno, cioè rischi in senso proprio, vi sono anche sinistri - accadimenti dannosi - che presuppongono il verificarsi di un rischio.

Così rischio è la tempesta mentre sinistro è il naufragio che può essere prodotto sia dalla tempesta sia da altre cause. Lo stesso dicasi per l'incendio le cui cause possono essere le più diverse.

MRInternationalLawyers

Nello specifico della nostra analisi è rilevante un cenno alla analitica classificazione di rischi nominati e, in particolare, ci riferiamo all'esame dell'urto e dell'incendio.

Il concetto di urto in senso tecnico è il contatto materiale contro altra nave o natante. Questa nozione tradizionale è confermata dalla disciplina della responsabilità per urto ex art. 482 e ss. Cod. Nav. e recepite in materia di assicurazione per quanto riguarda la copertura di tale responsabilità, ma l'art. 521 Cod. Nav. riguarda l'urto come causa di danno alla nave e dalle altre cose assicurate e, pertanto, l'espressione va assunta in senso generale di contatto con oggetti di qualsiasi specie. Si ha così urto anche quando la nave cozza contro banchine, moli, oggetti galleggianti, ostruzioni, ghiaccio, relitti di altre navi, etc.

L'incendio può essere prodotto dalle più diverse cause e di queste alcune possono essere escluse dall'assicurazione, ma in linea di massima l'incendio è a carico dell'Assicuratore salvo che l'Assicuratore provi che dipenda da un rischio escluso dalla Legge o dalla Polizza.

Coperti sono anche i danni che le cose assicurate subiscono in conseguenza delle misure attuate per spegnere o limitare l'incendio e quelli che le cose stesse soffrono in conseguenza dell'incendio di altre nell'ambito della stessa spedizione (danni alla nave per incendio del carico e viceversa).

5.D – ULTERIORI RISCHI COPERTI DALLA POLIZZA: LA COPERTURA DEI RISCHI GUERRA

L'elencazione dei rischi nominati di cui all'art. 521 Cod. Nav., non tiene in considerazione il rischio guerra in merito al quale viene formulata una specifica disciplina con apposite clausole cosiddette *war risks*.

Il Codice della Navigazione non parla dell'assicurazione dei rischi di guerra e ciò per ragioni storiche del codice stesso che rimandava nel caso a leggi speciali. Il rischio guerra viene disciplinato con appositi formulari, indipendentemente dal tempo di pace o di guerra, nel corso del quale viene stipulata una copertura assicurativa per tali rischi specifici.

È del tutto usuale ritrovare questa categoria di rischi anche in tempo di pace ove lo scopo dell'assicurazione, oltre a quello di coprire specifici rischi, come il rischio di mine/bombe/altri ordigni di guerra, è quello di fornire una copertura contro un improvviso insorgere di sommosse o di conflitti locali che coinvolgano la nave o le merci assicurate.

Sono invece esclusi i rischi dipendenti da conflitti tra le grandi potenze e dall'uso di bombe atomiche ed in caso di scoppio di una guerra mondiale l'assicurazione si risolve e dovrebbe subentrare un'apposita copertura assicurativa.



5. E – ACCERTAMENTO DEL DANNO

Nell'assicurazione corpi, l'intervento dell'assicuratore risulta determinante della fase delle riparazioni. Quest'ultimo infatti, di regola, nomina un perito d'accordo con l'Assicurato al fine di accertare i danni ed i lavori da eseguire (decisivo, in particolare, l'intervento dei Registri di Classificazione), di sorvegliare l'esecuzione e di redigere un elaborato con il quale stabilisce l'importo dei danni e delle spese accessorie ammessi in avaria e quelli a conto armatore. Oltre a far intervenire un perito di propria fiducia, l'Assicuratore si riserva il diritto di scegliere il cantiere presso il quale eseguire le lavorazioni, richiedere preventivi etc.

Di ulteriore importanza nella fase di accertamento del danno è l'inchiesta disposta sul sinistro dalle autorità marittime.

L'art. 578 Cod. Nav., infatti, obbliga l'autorità marittima a procedere a una inchiesta sommaria sulle cause e sulle dinamiche dell'evento non appena viene a conoscenza di un sinistro. Oltre a ciò, l'autorità marittima è obbligata a prendere i provvedimenti occorrenti per impedire la dispersione delle cose e degli elementi utili per gli ulteriori accertamenti.

Dalle indagini l'autorità marittima compila un processo verbale. Se da tale processo verbale risulta che il fatto può essere avvenuto per dolo o colpa, o se ne è fatta richiesta dagli interessati (tra i quali anche gli Assicuratori ex. Art 581, 3 comma Cod. Nav.), sul sinistro viene aperta inchiesta formale in contraddittorio tra gli interessati dinnanzi una apposita commissione.

L'inchiesta delle autorità marittime ha sicuramente notevole importanza per la determinazione della cause del sinistro e, infatti, in quasi tutte le Polizze corpi è specificatamente previsto che il regolamento della indennità resta sospeso fino alla chiusura dell'inchiesta formale se questa è diretta ad accertare una colpa dell'Assicurato o se è investita l'autorità giudiziale penale qualora il giudizio penale possa avere influenza sulle decisioni relative alla liquidazione dell'indennità assicurativa.

Una volta acquisite tutte le informazioni necessarie, l'Assicuratore deve procedere alla liquidazione dell'indennità. Nell'assicurazione corpi è frequente il ricorso all'opera di un *average adjuster* (liquidatore di avaria terzo ed imparziale), scelto per regola d'accordo tra Assicurato e Assicuratore, per procedere alla redazione della liquidazione e all'eventuale riparto tra Co-assicuratori.

5.F – L'ART. 527 COD. NAV. E LA RUNNING DOWN CLAUSE

L'Art. 527 Cod. Nav., al primo comma, dispone che l'assicuratore risponde, nei limiti del contratto, delle somme dovute dall'armatore per il ricorso di terzi, danneggiati da urto della nave con altra nave o con aeromobile, ovvero contro opere di porti e di vie navigabili, o contro corpi galleggianti o fissi. Dalla disposizione risulta evidente che per terzi si intendono coloro, che sono estranei,

MRInternationalLawyers

non solo alla nave, ma anche alla spedizione. Non è quindi compresa nella copertura assicurativa la responsabilità per danni alle persone (equipaggio e passeggeri) e alle cose (carico) imbarcate sulla nave.

Le condizioni inglesi di assicurazione corpi contengono la *Running Down Clause* (R.D.C.), che limita la copertura ai danni prodotti da collisione con altra nave ed esclude i danni che non derivano da contatto materiale tra navi.

La *Running Down Clause* copre solo i $\frac{3}{4}$ del rischio anche se è possibile pattuire una copertura totale (*4/4 Clause*). Più spesso il quarto di scoperto è coperto dalla P&I Insurance.

5.G – L'ASSICURAZIONE DELLA RESPONSABILITÀ ARMATORIALE

Un ulteriore cenno di rilievo dell'odierna relazione è quello relativo alle coperture delle responsabilità armatoriali per il tramite delle cosiddette P&I Insurance (*Protection and Indemnity*).

La copertura P&I presuppone che la nave sia iscritta in appositi Clubs (tendenzialmente assicuratori mutualistici) e, nella sostanza, rappresenta un'autonoma assicurazione della responsabilità ed è un'assicurazione illimitata nel senso che non solo non viene fissato un valore specifico di assicurazione ma, oltretutto, non vengono posti (per lo meno nella maggior parte dei casi) dei massimali di copertura assicurativa.

Tali coperture operano nell'esercizio della nave e, conseguentemente, nell'ambito delle responsabilità dell'Assicurato, in particolare le garanzie assicurative riguardano le responsabilità afferenti all'esercizio della nave e quelle afferenti all'impiego commerciale.

Nell'ambito dei rischi dell'esercizio della nave, a titolo esemplificativo, rientrano le responsabilità per il risarcimento dei danni per morte, lesioni personali, malattia e relative spese e ciò è esteso sia ai marittimi imbarcati sulla nave assicurata sia ai passeggeri di questa; le garanzie sono altresì estese all'indennità per perdita di effetti personali e gli strumenti nautici nonché per i compensi di salvataggio di vite umane, per le responsabilità conseguenti ad urto non coperti dalla Polizza corpi. Ulteriormente vengono coperte le spese di rimozione del relitto della nave assicurata.

Per ciò che riguarda i rischi afferenti all'impiego commerciale coperti dalle garanzie P&I, rientrano, sempre a titolo esemplificativo, le responsabilità per perdita e avaria delle cose trasportate, i contributi dovuti per compensi di salvataggio per la parte non recuperabile sulla Polizza corpi nonché le spese per procedimenti giudiziari. Sono anche coperte le spese per difesa o tutela in inchieste amministrative marittime rilevanti per reclami di pertinenza del P&I Club.



6) SULLE COPERTURE ASSICURATIVE DEL M/T MOBY PRINCE E DELLA M/C AGIP ABRUZZO

6.A – COPERTURE ASSICURATIVE M/T MOBY PRINCE

Tra la documentazione che ci è stata fornita dalla Commissione MOBY PRINCE vi sono le coperture prestate dallo Standard P&I Club e da Unione Mediterranea di Sicurtà (UMS).

La copertura P&I, sulla base della limitata documentazione che possiamo rinvenire, è stata prestata da The Standard a favore di Nav.Ar.Ma Spa ed allo scopo di fornire la copertura di *Protection & Indemnity* (vedasi paragrafo 4.7); inoltre l'estratto di Polizza (non abbiamo tutte le condizioni di copertura) riporta anche il riferimento al *Running Down Clause* e al riparto di $\frac{1}{4}$ nell'ambito della copertura P&I.

Sempre tra le condizioni è indicato che la nave viene assicurata sulla base del valore indicato dalla Polizza corpi e macchine, richiamando l'applicazione di condizioni previste dalle coperture assicurative (*P&I Rules*) di cui però non abbiamo una evidenza specifica.

La Polizza P&I riporta la data del marzo 1991 e dal documento immaginiamo che si riferisca al momento del rinnovo e della relativa decorrenza.

Per ciò che concerne la copertura corpo e macchine prestata dalla Unione Mediterranea di Sicurtà (UMS), rileviamo che la copertura è rivolta sia nei confronti di Moby Invest Spa sia di Nav.Ar.Ma Spa rispettivamente proprietaria e noleggiatrice del m/t MOBY PRINCE.

Le somme assicurate, in merito alle quali si veda anche l'art. 4 delle Condizioni Generali della Polizza "valutazione della nave", si riferiscono al valore attribuito alla nave che di fatto equivale a stima accettata tra Assicurato ed Assicuratore e, nello specifico, il corpo, attrezzi, dotazioni, macchine ed accessori del m/t MOBY PRINCE sono stati assicurati per Lire 16 miliardi e, la parte di interessi e sborsi (vedasi paragrafo 5.B della presente relazione), per la somma di Lire 4 miliardi.

Il conteggio del premio è stato regolarmente calcolato sia sulla base della quota corpo e macchine sia sulla base della quota interessi ed esborsi con i relativi tassi annui che riteniamo fossero quelli di mercato all'epoca della stipulazione della Polizza, che aveva effetto dal 26 settembre 1990 al 26 settembre 1991.

Tra le condizioni aggiuntive della copertura è evidente una suddivisione della somma assicurata tra le società Co-assicuratrici; circostanza del tutto tipica nel settore delle assicurazioni corpi laddove viene suddiviso il rischio tra Co-assicuratori pro quota in ragione di capacità ed interessi di sottoscrizione.

MRInternationalLawyers

La ripartizione tra Co-assicuratori ha altresì una rilevanza anche in sede di accertamento del danno laddove, proprio a garantire l'efficacia e la congruità dell'indennizzo, viene nominato un liquidatore terzo che raccolga la documentazione di sinistro ed avalli l'indennizzo assicurativo. Nello specifico era stato nominato lo studio Cavallo proprio per permettere agli Assicuratori ed ai Co-assicuratori una lettura comune delle circostanze del danno e delle relative condizioni di indennizzabilità.

L'art 11 delle Condizioni Generali di Polizza UMS disciplina l'eventualità di un'inchiesta sul sinistro oggetto di richiesta di risarcimento e sancisce quanto segue: "nel caso che l'autorità proceda ad inchiesta per l'accertamento della responsabilità personale dell'Assicurato relativa ad un sinistro, il pagamento dell'Indennità assicurativa eventualmente dovuta in dipendenza del sinistro stesso resta sospeso fino alla chiusura dell'inchiesta; se gli atti dell'inchiesta vengono trasmessi all'autorità giudiziaria, o se comunque viene iniziata un'Istruttoria penale a carico dell'Assicurato in relazione al sinistro, il pagamento dell'Indennità resta sospeso fino alla pronuncia del magistrato penale".

Il riferimento a tale articolo è altresì rilevante nell'ambito delle valutazioni che erano state fatte dai legali degli Assicuratori corpo e macchine del m/t MOBY PRINCE al fine di dare parere positivo rispetto all'indennizzabilità del danno indipendentemente dalle inchieste che erano in corso.

Le condizioni aggiuntive della Polizza corpi MOBY PRINCE, poi, richiamano specifiche condizioni di Polizza ed in particolare le condizioni inglesi Institute Time Clauses Hulls (1.10.83) con alcune modifiche ed integrazioni tra cui, in particolare, l'estensione della copertura 4/4 per il ricorso terzi incluso oggetti; la franchigia viene fissata nell'importo di Lire 30 milioni non applicabile per i sinistri che comportino la perdita totale e/o la perdita totale costruttiva della nave (art. 12 *Institute Time Clauses Hulls*).

La Polizza corpi viene altresì completata da una copertura rischi guerra con effetto 26 settembre 1990 – 26 settembre 1991 sempre a favore di Moby Invest Spa ed a favore di Nav.Ar.Ma Spa rispettivamente quali proprietaria e noleggiatrice.

La somma assicurata è quella di complessivi Lire 20 miliardi ed il riferimento è alle condizioni inglesi *Institute War and Strikes Clauses Hulls Time*. In merito ai principi generali della copertura War Risk si richiama il paragrafo 4.4. della presente relazione.

6.B – SULLE CONSIDERAZIONI LIQUIDATORIE RISPETTO ALL'EVENTO ED ALLE COPERTURE ASSICURATIVE IN CAPO AL M/T MOBY PRINCE

Lo studio Cavallo, chiamato per la valutazione complessiva dell'evento in relazione ai profili assicurativi, in data 3 ottobre 1991, ha espresso le seguenti conclusioni a seguito degli elementi assunti nel corso della fase istruttoria e quindi



sulla base di tutta la documentazione all'epoca disponibile tra cui le relazioni di perizia tecniche (perizia Majolino e Paolillo):

CONSIDERAZIONI LIQUIDATORIE CONCLUSIVE

Gli elementi assunti nel corso della fase istruttoria della pratica e dettagliatamente illustrati nei precedenti capitoli permettono di concludere:

- a) che nell'avvenimento del 10 Aprile 1991 il m/t. "MOBY PRICE" ha subito danni la cui ipotetica riparazione comporterebbe una spesa largamente eccedente il valore assicurato sopra Corpo & Macchine di Lit. 16.000.000.000 (vedasi pag. 20);
- b) che la causa immediata dei danni suddetti e' certamente da individuarsi in un evento - la collisione ed il successivo incendio - di per se' certamente coperto dalla polizza di assicurazione riportata in premessa;
- c) che, sotto il profilo liquidatorio, sussistono quindi i presupposti contrattuali ed economici per fondare un reclamo in tema di Perdita Totale Costruttiva;
- d) che nessun residuo valore di recupero puo' essere ottenuto dalla vendita del relitto del m/t. "MOBY PRINCE" (pag. 20);
- e) che le dettagliate indagini effettuate dai periti degli Assicuratori sia sul piano documentale, sia su quello delle evidenze tecniche, non hanno evidenziato alcuna violazione degli obblighi dell'Assicurato di mantenere la nave in condizioni di navigabilita', ne' alcuna altra circostanza tecnica suscettibile di influire negativamente sull'operativita' della copertura assicurativa (pag. 18);
- f) che, in tale situazione, la Compagnia Assicuratrice delegataria ha ricevuto dai propri legali parere negativo sull'opportunita' di fare ricorso al meccanismo protettivo previsto dall'art. 11 delle Condizioni Generali di polizza e, quindi, di sospendere il pagamento dell'indennizzo in pendenza delle inchieste avviate dalle competenti Autorita' (pag. 21);

MRInternationalLawyers

g) che comunque, a maggior cautela, la Compagnia Assicuratrice delegataria ha opportunamente richiesto all'Assicurata, che ha accettato, di fornire ampia garanzia a tutela del diritto degli Assicuratori alla restituzione dell'indennizzo per il caso in cui le inchieste suddette dovessero accertare responsabilita' dell'Assicurato medesimo tali da rendere inoperante la copertura assicurativa (pag. 25).

Cio' premesso, con il presente atto si procede pertanto alla liquidazione nei termini seguenti dell'indennizzo dovuto all'Assicurata in dipendenza della perdita del m/t. "MOBY PRINCE":

INDENNITA' DOVUTA, IN TEMA DI PERDITA TOTALE COSTRUTTIVA, ALLA MOBY INVEST S.P.A., NAPOLI, QUALE PROPRIETARIA, E/O ALLA NAV.AR.MA. S.P.A., PORTOFERRAIO, QUALE NOLEGGIATRICE DEL M/T. "MOBY PRINCE"..... Lit. 20.000.000.000
=====

di cui:

- indennità dovuta dalla copertura sopra Corpo & Macchine .. Lit. 16.000.000.000
=====

- indennità dovuta dalla copertura sopra Interessi & Sborsi Lit. 4.000.000.000
=====

Inoltre lo studio si è occupato di stabilire il riparto, stabilendo il seguente schema:

MRInternationalLawyers

R I P A R T O

		<u>C. & M.</u>	<u>I. & S.</u>	<u>Totale</u>
		<u>Lit.</u>	<u>Lit.</u>	<u>Lit.</u>
UNIONE MEDITERRANEA DI SICURTA'	40%	6.400.000.000	1.600.000.000	8.000.000.000
GENERALI - (Ag. Gen. di Napoli)	20%	3.200.000.000	800.000.000	4.000.000.000
ASSITALIA - LE ASS.NI D'ITALIA	15%	2.400.000.000	600.000.000	3.000.000.000
S.A.S.A.	8%	1.280.000.000	320.000.000	1.600.000.000
U.A.P. ITALIANA	5%	800.000.000	200.000.000	1.000.000.000
BAVARIA COMP. DI ASS.NI S.P.A.	5%	800.000.000	200.000.000	1.000.000.000
L'ITALICA	5%	800.000.000	200.000.000	1.000.000.000
S.I.A.D.	2%	320.000.000	80.000.000	400.000.000
		<u>16.000.000.000</u>	<u>4.000.000.000</u>	<u>20.000.000.000</u>
		=====	=====	=====

MRInternationalLawyers

Per ultimo lo studio si è altresì occupato di formulare un prospetto degli esborsi della Compagnia Assicuratrice delegataria (UMS) come segue:

ESBORSI DELLA COMPAGNIA ASSICURATRICE DELEGATARIA

Nota: Precedenti esborsi della delegataria hanno già formato oggetto di riparti provvisori in data 26 e 28 Agosto 1991.

STUDIO INGEGNERI MAJOLINO

Per saldo onorari e spese peritali..... Lit. 181.500.000

- NAVALTEC PAOLILLO

Per saldo onorari e spese peritali..... " 178.500.000

AVV. UMBERTO FERRARO

Per ulteriori spese ed onorari legali..... " 48.400.000

AVV. EDOARDO MORACE

Per onorari spese legali..... " 60.500.000

L'ITALICA

Rimborso spese reiezione abbandono..... " 578.009

SPESE DI VIAGGIO FUNZIONARI " 11.093.812

SPESE VIVE, POSTALI, TELEFONICHE E DIVERSE " 6.500.000

COMPETENZE DI GESTIONE " 17.500.000

Nota: In considerazione dell'eccezionale rilevanza e complessità della pratica, la Compagnia delegataria ha quantificato e sottoposto alle Coassicuratrici le proprie competenze su basi forfettarie e non tabellari.

si riportano

_____ Lit. 504.571.821

MRInternationalLawyers

riporti Lit. 504.571.821

LIQUIDATORE SOTTOSCRITTO

Acconto onorari per raccolta ed esame delle relazioni preliminari, partecipazione ad incontri e riunioni con gli Assicuratori ed i periti e legali da questi designati per la discussione dei vari aspetti della pratica, intervento alla illustrazione del caso fatta alle Coassicuratrici, esame della relazione finale di perizia e della voluminosa documentazione amministrativa ad essa allegata (verbali di interrogatori, certificati di classe e statuari, ecc.), studio del parere legale relativo ai riflessi assicurativi delle pendenti inchieste, preparazione del presente atto liquidatorio Lit. 8.200.000

Acconto spese per dattilografia, riproduzione degli allegati, riproduzione e rilegatura del presente atto in 14 esemplari, telefoniche e diverse di ufficio * 1.800.000

Lit.10.000.000

IVA 19% + 2% Add. Prev..... * 2.100.000

Lit.12.100.000 * 12.100.000

=====

COLLEGIO CONTROLLO LIQUIDAZIONE DANNI

Per diritti di visto Lit 300.000

Per diritti di visto suppletivi 300.000

Lit. 600.000 Lit. 516.671.821

riporti Lit. 600.000 Lit. 516.671.821

IVA 19% * 114.000

Lit. 714.000 * 714.000

=====

Lit. 517.385.821

=====

MRInternationalLawyers

Definendo poi un riparto complessivo di suddetti esborsi:

R I P A R T O

UNIONE MEDITERRANEA DI SICURTA'	40%	Lit.	206.954.328
GENERALI - ASSICURAZIONI GENERALI (Ag. Gen. di Napoli) .	20%	"	103.477.164
ASSITALIA - LE ASSICURAZIONI D'ITALIA	15%	"	77.607.873
S.A.S.A.	8%	"	41.390.866
U.A.P. ITALIANA	5%	"	25.869.291
- BAVARIA COMPAGNIA DI ASSICURAZIONI S.P.A.	5%	"	25.869.291
L'ITALICA	5%	"	25.869.291
S.I.A.D.	2%	"	10.347.717
		Lit.	517.385.821
		=====	

Genova, 3 Ottobre 1991

Studio Dott. G. Cavallo

Quanto esposto nella relazione di Cavallo, quindi, afferma l'assenza di motivi ostativi alla liquidazione in quanto, sia dalle evidenze documentali sia dalle evidenze tecniche di quel tempo, non era stata evidenziata alcun tipo di circostanza tale da influire negativamente sull'operatività della Polizza Assicurativa.

Nessuna violazione degli obblighi dell'Assicurato in tema di navigabilità della nave era stata accertata all'epoca dell'evento (come si evince dalla descrizione dei fatti riportata al paragrafo 2.A della presente relazione) e, pertanto, l'indennizzo per i danni derivati dalla collisione e dal successivo incendio erano stati considerati coperti da Polizza.

Anche una possibile vendita di recupero era stata scartata in ragione della base dei prezzi di mercato per tipo e peso di quella nave in quel periodo di tempo.

L'indennità dovuta, quindi, in tema di perdita totale costruttiva, ripartita - come detto - tra i vari Co-assicuratori, ammontava ad un totale di Lire 20.000.000.000 (Lire 16.000.000.000 corpo e macchine e Lire 4.000.000.000 Interessi e Sborsi); oltre che gli esborsi sostenuti dalla Compagnia delegataria, e

MRInternationalLawyers

correttamente ripartiti anch'essi tra i vari Co-assicuratori, per un totale di Lire 517.385.821.

6.C – COPERTURE ASSICURATIVE M/C AGIP ABRUZZO

Dalla documentazione assunta agli atti della Commissione, abbiamo potuto trarre alcuni spunti relativamente alle coperture assicurative in capo alla m/c AGIP ABRUZZO.

Premettiamo che le coperture assicurative di Snam, proprietaria ed armatrice della m/c AGIP ABRUZZO, erano stipulate con Padana Assicurazioni Spa con sede legale in Milano, corso Venezia n. 16.

Padana Assicurazioni Spa, da quello che risulta, era una società anch'essa del gruppo ENI e di fatto operava come *Captive Company* del gruppo ENI relativamente ai servizi assicurativi fornendo le coperture sia per i dipendenti del gruppo, nonché le coperture relative ai rischi industriali.

Il rapporto societario tra Padana Assicurazioni Spa ed il gruppo ENI è leggibile per il tramite dei documenti pubblici di ENI stessa, tra cui la "relazione semestrale al 30 giugno 2005" riporta ancora Padana Assicurazioni Spa come Società del gruppo detenuta per il 26,75% da ENI Spa e per il 73,25 % da Sofid Spa, quest'ultima detenuta da ENI Spa e da soci terzi.

Dalla documentazione ISVAP (Istituto per la Vigilanza sulle Assicurazioni Private ed Interesse Collettivo), con provvedimento 2005 del 22 gennaio 2007, viene disposta l'approvazione del trasferimento parziale del portafoglio assicurativo, da attuarsi mediante cessione di ramo d'azienda, da Padana Assicurazioni Spa a ENI Insurance Limited, con sede a Dublino, relativo ai rischi industriali.

Ancora con provvedimento ISVAP 2617 del 14 luglio 2008, ritroviamo l'autorizzazione relativa alla possibilità di assumere, per il tramite di Helvetia Schweizerische Versicherungsgesellschaft A.G., con sede in Svizzera, il controllo totalitario di Padana Assicurazioni Spa.

In tal senso, tramite i documenti pubblici di ENI, viene data pubblicità della notizia nel 2008 in merito all'accordo di ENI con Helvetia per la cessione del 100% di Padana Assicurazioni di cui, come detto, ENI possedeva il 26,75% e Sofid Spa il 73,25 %. Si legge altresì che:

"Padana Assicurazioni possiede un portafoglio assicurativo che varia dalle polizze collettive per la copertura dei rischi infortuni per i dipendenti del gruppo Eni alle Polizze RC Auto nonché quelle legate agli altri rischi connessi al settore auto stipulate prevalentemente con le Società ENI, i loro dipendenti ed ex dipendenti, compresi i loro familiari. Nel 2007 Padana

MRInternationalLawyers

Assicurazioni ha ceduto il ramo di azienda relativo ai rischi industriali del gruppo Eni ad Eni Insurance Limited, società interamente posseduta da ENI. Il portafoglio premi di Padana Assicurazioni ammonta a circa 40 milioni di Euro. La cessione della Padana Assicurazioni si inserisce nel disegno dell'Eni di disimpegno dalle attività non connesse al core business del gruppo."

Le coperture fornite da Padana Assicurazioni a favore di Snam relativamente alla flotta della stessa Snam, di cui fa parte la m/c AGIP ABRUZZO, rientravano nella Polizza di assicurazione n. 4000301 con effetto 1° gennaio 1991 e con scadenza 31 dicembre 1991. Il rischio corpo e macchine della m/c AGIP ABRUZZO era interamente a carico della Padana Assicurazioni senza alcuna ripartizione tra diversi Co-assicuratori.

La flotta all'epoca assicurata, tra cui come detto la m/c AGIP ABRUZZO, comprendeva 16 unità con una complessiva raccolta premi tra coperture corpo e macchine e coperture interessi e sborsi per un totale di Lire 3.808.880.000 avente oggetto un capitale assicurato per corpo e macchine di Lire 362.800.000.000 e di interessi e sborsi per 90.700.000.000.

La m/c AGIP ABRUZZO era assicurata per corpo e macchine Lire 28.000.000.000 e per interessi e sborsi Lire 7.000.000.000.

La Polizza Padana Assicurazioni era stipulata su capitolato Mutuamar edizione 1942 integrato e derogato relativamente all'Assicurazione corpo e macchine dalle *Institute Time Clauses – Hulls* ed. 1.10.83 esclusi oggetti fissi e galleggianti, nonché dalle *Institute Additional Perils Clauses – Hulls* ed. 1.10.83.

Relativamente alla copertura interessi e sborsi l'assicurazione è prestata a termine delle *Institute Time Clauses – Hulls – Disbursement and Increase value* ed. 1.10.83.

Come si legge anche nel parere del 6 settembre 1991 redatto dallo Studio Legale Boglione, la Polizza contemplava una franchigia fissa di Lire 100.000.000 per tutti i danni e per ogni sinistro, esclusi i casi di perdita totale, perdita totale costruttiva, avaria generale e salvataggio; la Polizza altresì conteneva una clausola di vincolo a favore della sezione speciale per il credito industriale presso la Banca Nazionale del Lavoro di Roma, creditrice ipotecaria della Snam per l'importo complessivo di Lire 46.449.865.000.

Sempre da come si legge dal parere dello Studio Legale Boglione, la clausola di vincolo prevedeva l'impegno degli Assicuratori a non liquidare alcun indennizzo se non in confronto e con il consenso esclusivo dell'ente vincolatario.



6.D – SULL’OPERATIVITÀ DELLA COPERTURA ASSICURATIVA SECONDO IL PARERE DELLO STUDIO LEGALE BOGLIONE E LE RELAZIONI DEL DOTT. DE FAVERO

Per quanto attiene la procedura liquidatoria rispetto alla m/c AGIP ABRUZZO è opportuno soffermarsi ed analizzare analiticamente la documentazione ENI fornitaci nel giugno del 2022.

Lo studio legale Boglione, il cui parere del 6 settembre 1991, come detto, è agli atti della Commissione, formula un’approfondita analisi su vari aspetti, come già fatto cenno, ed in particolare si sofferma sui temi relativi all’operatività della copertura assicurativa della Padana Assicurazioni a favore della Snam Spa.

Riportiamo a seguire alcuni passaggi del menzionato parere che identificano le valutazioni su ciò che ha rappresentato l’indennizzo liquidato da Padana Assicurazioni a favore di Snam per perdita totale costruttiva della m/c AGIP ABRUZZO.

La spett.le Snam Spa notificando formale atto di abbandono agli Assicuratori [NDR: specifica procedura prevista dall’art. 540 Cod. Nav. in merito all’abbandono all’Assicuratore della nave e alla possibilità per l’Assicurato di esigere l’indennità per perdita totale in specifici casi, tra cui, la situazione della nave divenuta inabile alla navigazione non riparabile e/o la condizione in base alla quale l’ammontare totale delle spese per la riparazione dei danni materiali subiti dalla nave raggiunge i ¾ del suo valore assicurabile] ha richiesto l’integrale pagamento dei massimali assicurativi di Lire 28 miliardi e Lire 7 miliardi a termini delle coperture corpo e macchine e di interessi e sborsi e così per complessive Lire 35 miliardi.

In aggiunta, la spett.le Snam ha trasmesso alla Vostra Società [ndr la Padana Assicurazioni Spa] tutti i suddetti reclami dei vari prestatori di servizio a Livorno per oltre Lire 33 miliardi, pur non avendo ancora operato una ripartizione tra Polizza corpo e macchina e copertura P&I.

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 [ndr Institute Time Clauses Hull] che degli articoli 1 del capitolato Mutuamar e 521 Cod. Nav.

Le condizioni previste dalla “clausola di classificazione” (art. 4 Condizioni Particolari) sono stati assolte dagli Assicurati, essendo risultato – anche a seguito di esami dei Vostri periti dei “records” del Registro di Navale Italiano – che la nave era pienamente in classe al momento del sinistro.

Sotto il profilo del quantum i rilievi peritali non lasciano dubbi circa la sussistenza nella fattispecie di una perdita totale costruttiva.

MRInternationalLawyers

Determinante a tal fine è l'art. 19 del formulario ITCH edizione 1.10.83 che, per espressa previsione di Polizza, prevale sul formulario Mutuamar edizione 1942. È nostra opinione che richiamo stringente e incondizionato al clausolario ITCH comporti deroga alla normativa di cui all'art. 540 c) Cod. Nav. richiedente, ai fini della determinazione della PTC [ndr perdita totale costruttiva] che le spese per la riparazione dei danni materiali eccedano i ¾ del valore assicurato. La ITCH, al predetto articolo 19, stabilisce testualmente quanto segue:

19. CONSTRUCTIVE TOTAL LOSS

19.1 In ascertaining whether the Vessel is a "constructive total loss", the insured value shall be taken as the repaired value and nothing in respect of the damaged or break-up value of the Vessel or wreck shall be taken into account.

19.2 no claim for constructive total loss based upon the "cost of recovery and/or repair of the Vessel shall be recoverable hereunder unless such cost would exceed the insured value. In making this determination, only the cost relating to a single accident or sequence of damages arising from the same accident shall be taken into account.

Consegue che nella fattispecie il massimale assicurativo cui bisogna fare riguardo ai fini della determinazione della PTC è l'intero massimale assicurativo corpo e macchine di Lire 28 miliardi previsto in Polizza; cifra questa che risulta inferiore di oltre il 50% alla più favorevole delle stime dei costi di riparazione.

Gli oneri per salvataggio della nave, contributo di avaria generale e spese di conservazione – nei limiti e per importi analizzati al precedente paragrafo – sono autonomamente coperti con un secondo massimale corrispondente a quello corpo e macchine, ma con un limite invalicabile corrispondente dal maggior sinistro che si è inteso evitare (clausola 11 e 13 delle ITCH – General Average and Salvage and Duty of the Assured – sue and labour).

Particolarmente rilevante al riguardo – in quanto rappresenta una deroga convenzionale a regime (assai più limitativo) degli articoli 534 Cod. Nav. e 13 – 14 del capitolato Mutuamar, la clausola 13.6 delle ITCH che testualmente recita "13.6 the sum recoverable under this clause 13 shall be in addition to the loss otherwise recoverable under this insurance but shall in no circumstances exceed the amount insured under this Insurance in respect of the Vessel".

Le analitiche premesse di cui i paragrafi che precedono inducono a ritenere il presente sinistro risolto sino alla perdita totale costruttiva della nave Agip Abruzzo pienamente coperta dalla Polizza assicurativa 4000301, ne consegue l'obbligo indennitario della Vostra Società per gli interi massimali di Polizza corpi e macchine e interessi e sborsi pari rispettivamente a Lire 28 miliardi e Lire 7 miliardi.