

## LE AVARIE MARITTIME

Il codice della navigazione distingue due tipi di avarie:

1. **Avarie particolari:** sono le spese e i danni che colpiscono le cose soggette a rischio marittimo a causa di eventi dovuti a caso fortuito o di forza maggiore (incendi, tempeste ecc.). Questi danni restano a carico del proprietario colpito dall'evento sfavorevole e potrà essere risarcito solo se si sarà assicurato contro il rischio di avaria particolare.
2. **Avarie comuni:** sono le spese e i danni provocati da provvedimenti volontari presi dal comandante della nave per la salvezza comune (art. 469 CdN e regola A di York-Anversa). Essendo provocate per la salvezza comune, quindi, sia per il proprietario delle merci che per il proprietario della nave e l'armatore, i danni e le spese vanno ripartite tra tutti i soggetti interessati al buon esito del viaggio. Il codice della navigazione rileva, perciò, i requisiti affinché si possa individuare con maggiore chiarezza l'avaria comune: in prima specie, deve sussistere la volontarietà e la ragionevolezza della decisione presa dal comandante, secondo, deve esservi un grave pericolo per la nave e per il carico, e infine, dalla decisione deve sortire un risultato utile (cioè portare in salvo la spedizione).

### Cenni storici

L'istituto dell'avaria comune ha origini molto antiche: in principio, infatti, in caso di naufragio vi era il diritto per gli abitanti delle coste di impadronirsi sia dei relitti in mare sia delle imbarcazioni che, per evitare un rovinoso affondamento, sbarcavano quando le condizioni climatiche si facevano impervie.

La prima forma di regolamentazione si deve alla **Lex Rhodia**, che costituì, seppur embrionalmente, una forma di regolamentazione della navigazione nel Mediterraneo. Queste norme di origine greca, vennero recepite anche nel diritto romano, dove trovarono una disciplina più specifica sia l'eventualità di gettare parte del carico a mare sia la ripartizione delle spese in caso di perdita del carico fra il proprietario della nave e quello della merce. Per capire l'attualità di queste antiche norme, basta considerare che nel diritto romano il riscatto pagato ai pirati per la restituzione della nave e del carico sequestrato

costituiva avaria comune, cioè tutti i partecipanti alla spedizione contribuivano secondo i valori in rischio ripartendosi i costi del riscatto pagato.

Ai giorni nostri, la regolamentazione delle ipotesi di avaria è la stessa in quasi tutti i paesi, in quanto le polizze di carico fanno generalmente riferimento, in materia di avarie, alle regole di York e di Anversa.

### **Le Regole di York e Anversa e la definizione di Avaria danno e Avaria spesa**

Il crescente sviluppo del commercio internazionale ha imposto a studiosi ed operatori del settore di pensare una normativa che potesse essere riconosciuta e accettata nella prassi del commercio marittimo internazionale.

Oggi, infatti, la contribuzione delle avarie comuni è sotto ogni aspetto disciplinata dalle regole di York e Anversa, ovvero da un corpo di disposizioni elaborate in più riprese a partire dal 1860. Tale normativa ha acquisito un carattere così sostanziale da rimpiazzare anche la legge nazionale con riferimento ai criteri pratici per la definizione dei valori da ammettere a contribuzione.

Primo fra tutti è la distinzione tra le “avarie danni” e le “avarie spese”. Il danno può definirsi come la perdita, il danneggiamento, o il deterioramento per la salvezza comune di un bene coinvolto nella spedizione marittima (come ad esempio il getto del carico e/o degli attrezzi, o come in tempi antichi il taglio degli avanzi, che si compiva in caso di incendio del veliero e prevedeva il taglio dell'albero le cui vele erano in fiamme). La spesa, invece, può essere definita come un qualsiasi esborso di denaro sempre effettuato per la salvezza comune, la cui caratteristica principale è la straordinarietà. Ad esempio, se per un errore di manovra si aprisse una falla nello scafo della nave e il comandante fosse costretto per la salvezza della spedizione a rifugiarsi in un porto diverso da quello di destinazione, sarebbero considerate spese da avaria comune ( e quindi a carico di tutti), le spese sostenute per l'equipaggio durante tutto il tempo di permanenza in porto.

## LA LIQUIDAZIONE DELLE AVARIE COMUNI

Quelli che seguiranno sono i diversi momenti del procedimento di liquidazione delle avarie comuni:

### 1 Dichiarazione di avaria comune

Il capitano della nave compila il verbale di avaria che dovrà essere consegnato alle autorità competenti entro 24 ore dall'arrivo in porto della nave.

### 2 Liquidazione di avaria comune

Il codice della navigazione ha previsto due forme di liquidazione delle avarie comuni. La soluzione **stragiudiziale** (cioè con un accordo senza ricorrere al giudice) che, secondo la prassi, prevede la stipulazione di un chirografo di avaria (cioè di un documento con il quale viene nominato un liquidatore e si impone l'obbligo di accettare ed eseguire il regolamento da lui predisposto). L'altra soluzione è quella **giudiziale** in cui, non trovando un accordo per la stipula del chirografo, le parti ricorrono al giudice per la nomina di un liquidatore che risolva il contenzioso.

La liquidazione giudiziale è rimasta sconosciuta nella pratica, poiché ci si è sempre avvalsi della forma stragiudiziale, non però tramite i chirografi, ma con un atto chiamato "Lloyd's Average Bond" (vedi allegato). Tale atto consiste nell'impegno assunto, nei confronti dell'armatore, da ciascuno degli interessati al carico a pagare la rispettiva quota contributiva nella misura stabilita dal liquidatore nel futuro regolamento.

### 3 Regolamento di avaria comune

In genere la stesura del regolamento richiede mesi o in alcuni casi anche anni dal momento in cui l'avaria è stata dichiarata.

Il liquidatore di avaria ha, innanzitutto, il compito di verificare che tutte le condizioni siano soddisfatte attraverso la ricostruzione degli avvenimenti per mezzo del giornale di bordo e della relazione di stima dei periti. Terminati gli accertamenti, il liquidatore provvederà ad informare circa le motivazioni che lo hanno indotto a considerare alcuni danni e/o spese avarie comuni e a non considerarne altri.

Prima di redigere il bilancio finale, il liquidatore procede alla formazione della "*massa creditoria*" (o attiva) e della "*massa debitoria*" (o passiva).

### Massa Creditoria

E' costituita dalle avarie danno e spesa come stabilito nelle regole di York e Anversa (*"only such losses, damages or expenses which are the direct consequence of the general average act shall be allowed as general average"*). Per chiarire ulteriormente, la massa creditoria viene definita dall'insieme dei danni e delle spese straordinarie o impreviste che conseguono direttamente dal provvedimento preso dal comandante. Nello specifico, i danni e le spese subiti dai partecipanti alla spedizione possono identificarsi:

- nella perdita o nel danneggiamento della nave e dei suoi accessori (proprietario della nave);
- nella perdita o nel danneggiamento del carico (ricevitore o caricatore);
- nella perdita totale o parziale del nolo (armatore).

### Massa Debitoria

E' l'insieme dei valori in rischio nella spedizione. Ovvero, il nolo sarà per l'armatore il valore sottoposto al rischio, la nave lo sarà per il proprietario e il carico per il ricevitore o il caricatore (poiché dipenderà dalle clausole contrattuali cd. Incoterms).

## 4. I Calcoli

Dal punto di vista computistico, poi, il regolamento di avaria comune è un semplice calcolo di riparto in cui:

- la somma da ripartire è il totale dei danni subiti per la salvezza comune più gli onorari e le spese di liquidazione per il liquidatore (ossia la massa attiva)
- la base del riparto, invece, è il totale dei valori in rischio al momento del provvedimento preso dal capitano (la massa passiva)

Il risultato sarà un **coefficiente di contribuzione**  $K = MA / MP$  (massa attiva / massa passiva) che indicherà la quota di danni e spese a carico dei partecipanti per ogni € di valore in rischio. Le quote di contribuzione si otterranno moltiplicando il coefficiente per i valori in rischio di ciascuno degli interessati ( $K \times \text{Massa Passiva} = \text{Quota di contribuzione}$ )

L'atto conclusivo è il bilancio finale, in questa fase si determinano, per mezzo di un prospetto redatto dal liquidatore, le somme a debito o a credito di ciascuno dei partecipanti alla spedizione.

- Vi sarà un **credito** se il sacrificio sopportato per la salvezza comune (massa attiva) è maggiore della quota di contribuzione. (Es. Massa Attiva armatore - Quota contribuzione armatore > 0 = credito armatore)
- Vi sarà un **debito** se il sacrificio sopportato per la salvezza comune (massa attiva) è minore della quota di contribuzione. (Massa Attiva armatore - Quota contribuzione armatore < 0 = debito armatore SENZA MENO OVVIAMENTE!!!!!!)

## Esercitazione

Durante un viaggio sulla m/n "Olivia" si è verificato un incendio a bordo che ha provocato danni alla nave e a parte del carico (il carico è parzialmente bruciato e per domare l'incendio il capitano ha ordinato l'allagamento delle stive). Nel successivo regolamento d'avaria comune, sono stati stabiliti i seguenti valori:

a) danni ammessi a contribuzione:

1. danni alla nave 17.000 €
2. nolo perduto dall'armatore 5.500 €
3. danni subiti dal caricatore A 11.300 €
4. onorari e spese al liquidatore 2.500 €

b) valori in rischio al momento del provvedimento

1. valore della nave 600.000 €
2. nolo in rischio per l'armatore 41.000 €
3. merce in rischio per il caricatore A 160.000 €
4. merce in rischio per il caricatore B 190.000 €

## Svolgimento

<b>MASSA ATTIVA (danni e spese ammessi a contribuzione)</b>	
NAVE (tot. Spese riparazione)	€ 17.000,00
ARMATORE (nolo perduto)	€ 1.500,00
CARICATORE (danni alla merce)	€ 5.500,00
LIQUIDATORE	€ 2.500,00
<b>Totale MASSA ATTIVA</b>	<b>€ 26.500,00</b>

<b>MASSA PASSIVA (valori in rischio tra i partecipanti al momento del provvedimento)</b>	
NAVE (Valore della nave)	€ 600.000,00
ARMATORE (nolo in rischio)	€ 41.000,00
CARICATORE A (merce)	€ 160.000,00
CARICATORE B (merce)	€ 190.000,00
<b>Totale MASSA PASSIVA</b>	<b>€ 991.000,00</b>

### Determinazione del coefficiente

$K = MA/MP = (26.500/991.000) = 0,02674$  ca. (0,02674 € ca. ogni €uro di valore in rischio) cioè:

### Determinazione Quota di contribuzione

$$K \times \text{Massa Passiva} = \text{Quota di contribuzione}$$

$0,02674 \text{ ca.} \times 600.000,00 = 16.044,40$  € (proprietario della nave)

$0,02674 \text{ ca.} \times 41.000,00 = 1.096,37$  € (armatore)

$0,02674 \text{ ca.} \times 160.000,00 = 4.278,50$  € (caricatore A)

$0,02674 \text{ ca.} \times 190.000,00 = 5.080,73$  € (caricatore B)

**N.B.** Il totale è € 26.500,00 come la Massa Attiva

### Bilancio Finale

Soggetti interessati	Massa		Quote di contribuzione	Saldi	
	Attiva	Passiva		A debito	A credito
Nave	€ 17.000,00	€ 600.000,00	€ 16.044,40	-	€ 955,60
Armatore	€ 1.500,00	€ 41.000,00	€ 1.096,37	-	€ 403,63
Caricatore A	€ 5.500,00	€ 160.000,00	€ 4.278,50	-	€ 1.221,50
Caricatore B	-	€ 190.000,00	€ 5.080,73	€ 5.080,73	-
Liquidatore	€ 2.500,00	-			€ 2.500,00
<b>Totale</b>	<b>€ 26.500,00</b>	<b>€ 991.000,00</b>	<b>€ 26.500,00</b>	<b>€ 5.080,73</b>	<b>€ 5.080,73</b>

## GENERAL AVERAGE BOND

To Owner(s) of the : .....

Voyage and Date : .....

Casualty : .....

Port of Shipment : .....

Port of Destination: .....

B/L No(s). Voyage Fol. No(s).	Marks and Nos. Container Nos.	Description of Cargo and Weight	CIF - Value (Pls. attached copy of Commercial Invoice)

In Consideration of the delivery to us or to our order, on payment of the freight due, of the goods noted above, we agree to pay the proper proportion of any salvage and / or general average and / or special charges which may hereafter be ascertained to be due from the goods or the shippers or owners thereof under an adjustment prepared in accordance with the provisions of the contract of affreightment governing the carriage of the goods or, failing any such provision, in accordance with the law and practice of the place where the common maritime adventure ended and which is payable in respect of the goods by the shippers or owners thereof.

In case the goods are oncarried by another vessel and / or conveyances the following Non-Separation-Agreement shall apply:

It is agreed that in the event of the vessel's cargo or part thereof being forwarded to original destination by other vessel, vessels or conveyances, right and liabilities in General Average shall not be affected by such forwarding, it being the intention to place the parties concerned as nearly as possible in the same position in this respect as they would have been in the absence of such forwarding and with the adventure continuing by the original vessel for so long as justifiable under law applicable or under the Contract of Affreightment.

We also agree to:

- (i) furnish particulars of the value of the goods, supported by a copy of the commercial invoice rendered to us, if there is no such invoice, details of the shipped value.
- (ii) make a prompt payment on account of such sum as is duly certified by the average adjusters to be due from the goods and which is payable in respect of the goods by the shippers or owners thereof.

Date ..... Signature of Receiver of goods .....

Full Name .....

Full Address .....

Tel./Fax No. .... / ..... Contact Person .....

**Bibliografia:**

Economia dei trasporti e organizzazione aziendale 1, Ed.

Tesi di Dottorato “Le avarie comuni” dott.ssa Gamboa

Le regole di York e Anversa e la contribuzione alle avarie comuni, di Rocco Lo Bianco, Ed. Giuffrè