

DITEN

Genova, 28 Maggio 2013



Potenenziali Clienti: Ricevitore & Terminal

Alessandro Sommella



POLIZZA DI CARICO

La **Polizza di Carico** /Bill of Lading è uno dei documenti “chiave” del trasporto marittimo, in cui, oltre alla descrizione delle merci trasportate, i porti di imbarco e sbarco, eventuali pre-carriage e sul retro le clausole del trasporto, sono indicate:

le Parti principali interessate alla spedizione

- **Caricatore**
- **Vettore**
- **Ricevitore**



Alessandro Sommella



La consegna del carico costituisce l'ultima fase del trasporto: in quel momento il Ricevitore si aspetta la merce

SANA, LEALE E MERCANTILE

F.A.Q.
Fair Average Quality



Tutte le volte che queste condizioni non sono verificate il Ricevitore dà origine a un **reclamo** nei confronti dell' **ultimo vettore conosciuto** ed eventualmente affida i propri interessi, quantomeno sotto l'aspetto tecnico, a un **perito di fiducia** il quale cercherà di far valere i diritti del suo Cliente, sia per quanto riguarda l'entità del danno sia per quanto riguarda le Causali.

Se il carico è stato propriamente assicurato, è sufficiente che il Ricevitore fornisca la prova del danno e lo quantifichi affinché, in prima istanza, l'Assicuratore provveda al risarcimento, per poi rivalersi successivamente nei confronti del presunto responsabile.

Si dice quindi che il Ricevitore ha

ONERE DELLA PROVA



IL PERITO DI PARTE

All'inizio di un reclamo possono essere schierati in campo dalle Parti, se invitate formalmente a perizia congiunta, almeno i seguenti periti:

- del **Caricatore**
- del **Vettore** (a partire dall'ultimo conosciuto, esempio trasportatore stradale, ferroviario, altri... e poi in catena ...il vettore marittimo, il vettore del pre-carriage etc)
- del **Ricevitore/Proprietario del carico**
- dell' **Assicuratore** carico
e se il caso lo prevede...
 - dell' **Armatore** e suo **P&I**
 - del **Noleggiatore** e suo **P&I**
 - altri..

È importante difendere la "parte" che ci ha dato l'incarico, cercando di minimizzare le perdite e riconoscere l'evidenza ma, senza ammissioni di responsabilità...(es. con verbali firmati)

Surveyors can be sued for doing their job

A case recently reported by the Transport Intermediaries Club illustrates how a marine surveyor can be held liable for substantial damages even when properly performing his contractual duties. In its latest *Claims Review*, ITIC reports on a dispute involving one of its surveyor members who was appointed by a bank to confirm the value of a vessel under construction and to certify that additional funds could be drawn down during the construction period.

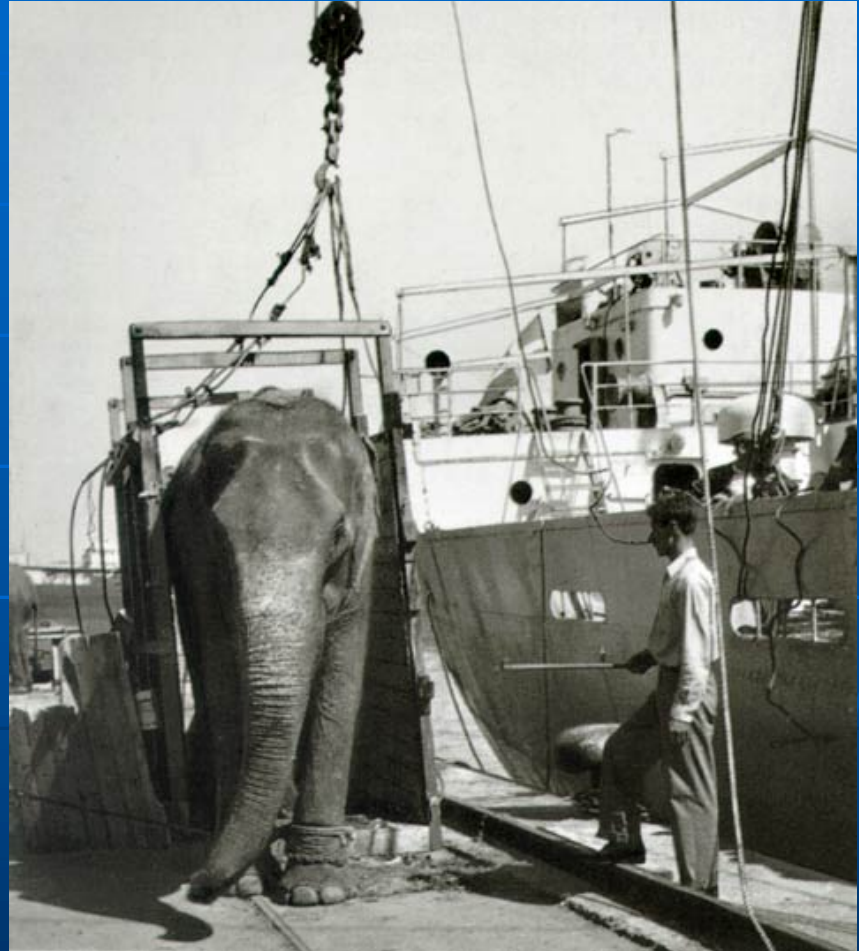
The bank confirmed that the role of the surveyor was not to monitor the standard or quality control of the ship's construction, nor its conformity with design. But when defects were found in the ship after construction, the owners sued the shipbuilder, the surveyor attending to the quality control of the build, and also ITIC's member, who was only acting on behalf of the bank. Legal proceedings against all the parties took two and a half years to conclude. In order to finalise this matter, ITIC agreed to contribute Euros 35,000 towards the total settlement of over Euros 300,000 which was negotiated at mediation. A further Euros 30,000 was incurred in legal costs.

ITIC says, "This is an unfortunate example of where a surveyor can end up contributing to a settlement even though his instructions and responsibilities were clear from the very beginning."



..60 anni
di cambiamenti..

1950: sbarco di un elefante
nel porto di Genova



anni '60 Magazzini Generali di Molo Vecchio
(attuale Cineplex al Porto Antico), balle di cotone
dopo lo sbarco, pesatura e appilaggi prima della
consegna ai vari Ricevitori..



Alessandro Sommella

Anni '70 - Calata Molo Vecchio, operazioni di sbarco e imbarco



Alessandro Sommella

1992, Il **Voltri Terminal Europa - V.T.E.** è il maggiore terminal contenitori del Porto di Genova e uno dei più efficienti del Mediterraneo, con una capacità attuale di 1,5÷2 milioni di TEU (20' annui).



2004, S.E.C.H. con i suoi 358.622 TEUs movimentati si consolida quale secondo terminal contenitori del Porto di Genova.



Opportunità da cogliere

- Nel 2014 l'attuale porto di Tangermed di fronte a Gibilterra, è previsto movimentare oltre 20 milioni di TEU/anno, al servizio del bacino del Mediterraneo con una utenza di circa 500 milioni di abitanti, con navi, merci e beni in transito...

Talvolta nei Terminal si verificano gravi sinistri ...
per questo avvenimento (collasso di una gru a portale per l'urto di una
nave in transito) sono intervenuti non meno di 10 periti nominati dalle
varie Parti tra cui: Terminal, Noleggiatore dei containers, Ricevitori del
carico, P&I Armatore della nave collidente e altri.....



Alessandro Sommella

Nel 2003 ad Alexandria d'Egitto, il braccio di una gru della nave collassava sul carico di containers... temendo un errore di manovra dei portuali il Terminal incaricava un proprio perito e, a sua volta, il P&I del Noleggiatore dava incarico a un altro perito di fiducia, a salvaguardia degli interessi dell'Assicurato ...



Durante le riparazioni si accertava che il collasso era avvenuto in seguito al cedimento strutturale delle cerniere di collegamento del braccio a causa del sottodimensionamento delle stesse in fase di progetto.

Al momento del sinistro la frattura era già in atto, pertanto ...
sia il Terminal sia il Noleggiatore risultarono esenti da responsabilità !



Alessandro Sommella