

La giurisdizione marittima e la crisi della Hanjin



La crisi di Hanjin investe anche il quadro giurisdizionale del trasporto marittimo. In un settore per vocazione portato all'emergere di fattispecie transnazionali la mancanza di un quadro di riferimento comune, è il caso dell'Ue e della Corea del Sud in merito alle procedure d'insolvenza, aumenta ulteriormente lo stato di incertezza dei soggetti in gioco. "Con il rischio concreto – sottolinea l'avvocato marittimista Enrico Vergani – di vedere i diversi Stati europei procedere in ordine sparso. Non certo la soluzione migliore per una situazione già delicata".

Ad oggi quali sono i maggiori punti di criticità?

Il grosso nodo da sciogliere è chi deve rispondere della situazione in corso. A complicare ulteriormente il quadro, rendendo più difficile una valutazione d'insieme, c'è la partecipazione di Hanjin in alleanze con altre compagnie o in accordi per la sfruttamento comune degli slot. Con soggetti, cioè, che si ritrovano container bloccati pur non avendo contrattato direttamente con la compagnia. Al momento c'è grande incertezza anche perché non sono stati registrati danni verificati, se non per la presenza eventuale di merci deperibili. Nel caso specifico, considerando solo la sopraggiunta difficoltà logistica, la normativa di diritto uniforme non prevede risarcimento. La questione impatta principalmente sugli assicuratori carico che non si sono ancora espressi.

Quali conseguenze per i soggetti intermediari?

Spedizionieri, spedizionieri vettori o operatori intermodali potrebbero trovarsi esposti circa la scelta del vettore rivelatosi insolvente. Ovviamente dipende dalle modalità del rapporto contrattuale stipulato. In generale, i termini di esclusione della versione 1982 delle "Institute cargo rules", ancora adesso il modello più adottato dal mercato italiano, sono chiare: nessun risarcimento previsto in caso di insolvenza del soggetto cui è affidata la merce. Diversa l'impostazione della versione 2009, secondo cui la clausola di esclusione non scatta automaticamente: bisogna provare, e l'onere della prova è dell'assicuratore, che al momento della consegna delle merci l'operatore non ha verificato con "ragionevole cautela dell'uomo di affari" il rischio di insolvenza.

Come reagire al quadro che si sta configurando?

In primis, attraverso una mappatura dei carichi per verificare in quali porti si può sbarcare e dove si rischia il sequestro. Si tenga conto che la flotta Hanjin era costituita anche da navi a noleggio, in via di principio difficilmente sequestrabili e di proprietà di alcuni tra i maggiori creditori della stessa compagnia. La scelta ideale sarebbe evitare il ricorso ad iniziative individuali puntando ad azioni ascrivibili alla procedura concorsuale di insolvenza. Il vero ostacolo sta nel fatto che la Corte competente in

Corea del Sud non rientra nello spazio giurisdizionale europeo. E l'applicazione della disciplina per l'insolvenza transfrontaliera aiuterebbe non poco. La sottoscrizione da parte di Usa e Regno Unito della "Model law uncitral", la convenzione che consente il riconoscimento reciproco, ha permesso di togliere le castagne dal fuoco senza indugi.

Cosa dovrebbe fare l'Ue?

Il rischio è che i Paesi europei con interessi marittimi vadano in ordine sparso. Le differenze tra Spagna e Italia sono state fin qui evidenti. Sarebbe auspicabile, invece, la stipula di convenzioni di diritto internazionale con Paesi extraUe che rendano immediata il riconoscimento delle procedure di insolvenza e permettano operatività a prescindere dalla instaurazione di un contraddittorio o di un procedimento esecutivo. Purtroppo, si insegue sempre col fiatone i problemi senza mai anticiparli.

Nessuna speranza per la Hanjin?

Si potrebbe ipotizzare il riconoscimento di un hub giurisdizionale entro cui la compagnia potrebbe operare in amministrazione controllata. L'adesione di un certo numero di Stati e porti permetterebbe un'attività, anche ridotta a garanzia dei creditori. Un modello, d'altro canto, già sperimentato in Italia. Tirrenia, in liquidazione, per più di due anni ha offerto servizi di trasporto sotto la copertura dell'ordinamento italiano.

Giovanni Grande