



ALESSIO GNECCO
Ingegnere Navale
e Meccanico

Vademecum di soccorso e salvataggio in mare

ALESSIO GNECCO

Un aspetto delle attività marittime spesso frainteso dai "non addetti ai lavori" è quello del salvataggio, che peraltro può spesso coinvolgere un professionista, non solo se questi svolge l'attività di perito, ma anche se è dipendente di Società di Navigazione, di Registri di Classifica, di Cantieri o sia consulente e svolga la libera professione. Ritengo sia innanzi tutto opportuno operare una distinzione, valida nel solo ambito di questa esposizione, scindendo il soccorso dal salvataggio, pur essendo consapevole del fatto che la mia classificazione, come tutte le semplificazioni, oltre a non tenere conto di importanti eccezioni e casi particolari, non è completamente corretta.

Ho comunque voluto indicare con:

SOCCORSO (RESCUE) un intervento di emergenza spesso prestato da organizzazioni di tipo statale o volontario e principalmente volto alla salvaguardia della vita umana.

SALVATAGGIO (SALVAGE) un intervento regolato da un contratto, volto a preservare una proprietà.

Queste note riguardano il solo Salvataggio e dalle premesse scaturisce l'aspetto a mio avviso più importante, vale a dire quello del legame contrattuale e della necessità di riconoscere di un compenso.

Ipotizzando quindi che una nave o uno yacht siano in avaria e non in grado di proseguire la navigazione, sarà necessaria la prestazione di assistenza da parte di terzi; questi possono però avere caratteristiche estremamente diverse fra loro, potendo andare da un'altra nave o barca che si trovi nei dintorni, al professionista non specialista (ingegneri navali, sommozzatori, cantieri, officine, rimorchiatori) allo specialista di salvataggi.

Nell'esame della struttura di un'attività di salvataggio, ritengo non sia errato fare riferimento a principi guida di origine anglosassone, tenendo conto della grande importanza internazionale che questo ambiente mantiene in campo marittimo.

Perché un'attività di assistenza possa configurarsi come salvataggio è necessario siano validi quattro requisiti di base:

1. Il servizio di assistenza deve essere prestato volontariamente, nel senso che chi fornisce assistenza non deve avere interessi nel bene da salvare e non devono esserci pre-esistenti obbligazioni contrattuali. Non è salvataggio, ad esempio, se un rimorchiatore, durante il rimorchio, assiste ciò che sta trainando.

2. Il bene da salvare deve essere identificato: soltanto i beni materiali (navi, attrezzature, carico) possono essere salvati, mentre le persone sono soccorse ed in caso di assistenza prestata loro non può essere reclamato salvataggio (con alcune eccezioni che trascuro per non appesantire eccessivamente la trattazione).

3. Il bene da salvare deve essere in pericolo benché questo possa non essere immediato o necessariamente serio.

4. Il servizio deve aver successo: poiché il salvataggio è un con-

tratto e richiede la corresponsione di un compenso, si presuppone che i necessari fondi debbano provenire da ciò che è stato salvato, quindi se il salvataggio non ha successo, non è previsto vi siano fondi e di conseguenza non vi sarà compenso.

Se però il salvataggio è un contratto che prevede una remunerazione, diventa particolarmente importante esaminarne l'aspetto economico. Il calcolo dell'entità del compenso è sempre molto complesso e frequentemente porta a contenziosi legali. In generale, comunque, si tende a legarlo ai seguenti fattori:

- a) il valore del bene salvato
- b) l'entità del pericolo dal quale il bene è stato sottratto
- c) il livello di capacità e professionalità mostrati dai salvatori
- d) la quantità di lavoro speso nel salvataggio
- e) i rischi corsi
- f) le spese affrontate dai salvatori
- g) i danni eventualmente subiti dai salvatori nel corso delle

operazioni. Danni eventualmente provocati dai salvatori per negligenza o imperizia, possono d'altra parte comportare una riduzione del premio.

Tenuto conto di quanto sopra, il giudice o l'arbitro che dovrà decidere il compenso del salvataggio, ne determinerà l'entità.

Tale remunerazione è in alcuni casi eccezionalmente arrivata anche al 50% del valore salvato (quando si tratti di valori salvati bassi, con grande sforzo prestato), ma è comunque molto spesso superiore ad alcuni punti percentuali del valore del bene salvato. E' chiaro quindi che si tratta sempre di cifre notevolissime e questo spiega l'entusiasmo con il quale chi presta assistenza tende ad invocare il diritto a reclamare un compenso per salvataggio.

Mentre questo è ben presente a chiunque abbia avuto a che fare con l'istituto del salvataggio in campo mercantile, spesso si hanno fraintendimenti in campo "diportistico", dove comunque i valori dei beni sono frequentemente talmente alti da superare quelli di molte navi commerciali.

Lo scrivente ha personalmente seguito casi nei quali le richieste di compenso per salva-

taggio di yachts inferiori a 30 m di lunghezza erano dell'ordine di diverse centinaia di migliaia di Euro.

Ovviamente un privato, per quanto finanziariamente "robusto", in tali condizioni può trovarsi in particolari difficoltà.

Ritengo quindi utile che anche coloro i quali sono principalmente dedicati all'ambito del diporto, integrino le proprie conoscenze con lo studio degli strumenti normativi, legali e contrattuali più tipicamente mercantili, come il **LOF (Lloyd Open Form)**, e la **"International Convention on Salvage"**.

Alla data del 30 Aprile 2009 la Convenzione risultava ratificata da 57 Stati, per una stazza complessiva del 47% della stazza totale delle navi in esercizio.

Poiché il Salvataggio è un'evenienza improvvisa, di estrema urgenza e solitamente dalle conseguenze molto onerose, senza avere la pretesa di suggerire nulla a Colleghi ben più esperti, ho inteso dare uno spunto di riflessione a coloro i quali non avessero mai affrontato simili circostanze.



Immagini di salvataggi e interventi a bordo nelle foto di questo servizio

The article shortly summarizes some of the aspects concerning the salvage, pointing out its differences with any rescuing operation.

The importance of contractual engagements is highlighted, focusing in particular on the aspect of the compensation, not only for merchant vessels, but also for pleasure boats when in critical circumstances.



L'operazione di salvataggio, per sua natura, non è programmata ed ovviamente inizia il 15 Agosto o nella notte fra il 31 Dicembre e Capodanno, probabilmente in un golfo dall'altra parte del mondo e del quale non si conosceva nemmeno l'esistenza fino a quando non arriva la faticosa telefonata.

In simili circostanze, trovo sia sempre opportuno suggerire con umiltà ai propri mandanti di ottenere l'aiuto di altre figure professionali, come ad esempio un avvocato marittimista, meglio se già esperto in salvataggi, per tutelare gli interessi della parte rappresentata.

Solo con la collaborazione di un legale, a mio avviso indispensabile, sarà possibile delegare con fiducia la gestione non tecnica dell'emergenza ed il perito potrà dedicarsi con la necessaria attenzione e dedizione all'operazione di salvataggio, nel corso della quale spesso dovrà organizzare o contribuire ad organizzare le operazioni (a volte in condizioni ambientali

non particolarmente favorevoli e con "facilities" approssimative), effettuare accertamenti a bordo (spesso in condizioni non ottimali), registrare e dettagliare minuziosamente i tempi e le procedure di intervento, nonché le ragioni che hanno portato a determinate scelte.

Mi permetto di suggerire di integrare l'usuale preparazione di base con una certa fantasia, per trasferire le informazioni in modo semplice ma per quanto possibile accurato non solo a chi, pur sul posto, abbia una preparazione tecnica diversa, ma anche a coloro i quali dovranno prendere a distanza decisioni complesse ed onerose.

Soprattutto, a mio avviso non si dovrà mai ritenere di essere capaci di affrontare da soli la situazione, ma con umiltà essere sempre pronti a lavorare "in gruppo", considerando ciascun componente del "team" responsabile per le proprie competenze.##