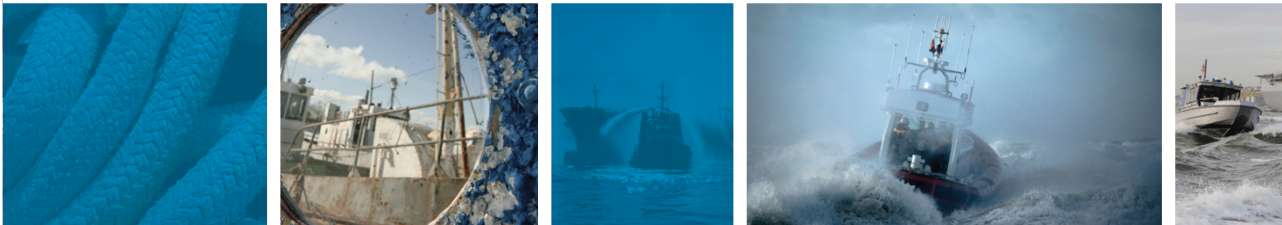


Shipping

Aprile
2015



BOLLETTINO MARITTIMO – EDIZIONE SPECIALE PIRATERIA



Con questa edizione speciale del Bollettino Marittimo sulla Pirateria, trattiamo di importanti sentenze e aggiornamenti relativi al fenomeno.

Iniziamo con la recente sentenza della *LONGCHAMP*, dove la Corte è stata chiamata a decidere se certe spese sostenute dall'Armatore per via del prolungamento del sequestro al fine di ridurre il riscatto (bunker consumato, salari equipaggio, ecc.) fossero da includersi o meno in Avaria Generale ai sensi delle Regole di York e Anversa 1974.

Poi, l'interessante sentenza emessa dalla Corte d'Appello relativa alla *VALLE DI CORDOBA*, dove si discute se una perdita dovuta ad atti di pirateria possa essere inclusa nella clausola di perdita in transito ('In-Transit Loss') in un contratto di noleggio a viaggio.

Quindi, il caso relativo alla *BRILLANTE VIRTUOSO*, in cui si discute del significato di Perdita Totale Costruttiva a seguito dell'abbordaggio di pirati che avevano poi messo fuori uso la sala macchine, dando luogo ad un'esplosione al suo interno.

Ancora, un importante aggiornamento circa la recente liberazione dell'equipaggio, grazie all'assistenza di HFW, del *PRANTALAY 12*, le recenti statistiche relative al fenomeno pirateria, e l'allerta dello spostamento del medesimo verso l'Asia Sud Orientale.



hfw LONGCHAMP – Se alcune spese sostenute per via del prolungamento del sequestro con lo scopo di ridurre il riscatto rientrano o meno in Avaria Generale

Nell'ottobre 2014, la High Court inglese ha emesso una interessante sentenza su questo tema, nel contesto della pirateria somala (Mitsui & Co Ltd ed altri v. Beteiligungsgesellschaft Lpg Tankerflotte Mbh & Co. KG ed altri).

La disputa vede coinvolti, in qualità di attori, i proprietari del carico ed i loro assicuratori, contro i convenuti armatori e noleggiatori a scafo nudo.

I Fatti

La chimichiera *MV LONGCHAMP* aveva caricato 2,728,732 tonnellate di cloruro di vinile monomero alla rinfusa a Rafnes, Norvegia, da trasportare a Go Dau, Vietnam. Al completamento della caricazione, avvenuto il 6 gennaio 2009, vennero emesse polizze di carico a nome di parte attrice come 'notify address' che stabilivano espressamente che, nell'eventualità si verificasse Avaria Generale, essa sarebbe stata regolata ai sensi delle Regole di York e Anversa del 1974.

Il 29 gennaio 2009, la nave aveva fatto ingresso all'interno del corridoio di transito raccomandato del Golfo di Aden ("IRTC"), dove i movimenti di tutte le imbarcazioni vengono monitorati dalle forze militari internazionali. Durante il tragitto, il terzo ufficiale aveva notato l'approccio di una imbarcazione molto veloce. Venne lanciato l'allarme ma, poco dopo, sette pirati pesantemente armati salirono a

bordo, e presero comando della nave, che al momento era completamente carica. Una nave militare indiana fece fuoco ma i pirati forzarono tutto l'equipaggio a rinchiudersi nella plancia sul ponte, ed ordinarono al Comandante di modificare la rotta e di dirigersi verso la baia di Eyl, Somalia.

Immediatamente, a seguito delle telefonate intercorse con gli armatori ed i managers, assieme a professionisti specializzati in sequestri, venne costituita una squadra per la gestione dell'emergenza.

Due giorni dopo il sequestro, altri due pirati salirono a bordo assieme ad un negoziatore, il quale richiese alla società armatrice un riscatto pari a US\$6 milioni.

Il 3 febbraio 2009, venne dichiarata Avaria Generale e Stichling Hahn GmbH vennero nominati come liquidatori d'avaria. Le negoziazioni erano continuate cercando di mantenere i parametri fissati dalla squadra per la gestione dell'emergenza, e dunque nel tentativo di concludere un accordo ad una cifra ragionevole.

Il 22 marzo 2009, venne concordato dall'armatore il pagamento del riscatto pari a US\$1.85 milioni, che venne pagato 5 giorni dopo.

Durante le negoziazioni, l'armatore era stato costretto a sostenere spese nella somma totale di US\$181,604.25.

La nave ricominciò il suo viaggio verso Galle, Sri Lanka, dove l'equipaggio venne sostituito, e proseguì poi per Singapore prima di arrivare a Go Dau, in Vietnam, il 14 aprile 2009. La scarica venne completata il 16 aprile 2009.

Prima della scarica a Go Dau, la garanzia di Avaria Generale venne fornita dagli interessi del carico nella forma di un Average Bond datato 23 marzo 2009, sottoscritto dal secondo

attore. L'Average Bond era stato contro-garantito da due garanzie di Avaria Generale, datate 31 marzo e 1 aprile 2009, sottoscritte dagli assicuratori del carico e dal terzo e quarto attore per le loro relative quote.

I liquidatori emisero la liquidazione di avaria il 31 agosto 2011. Essa calcolava il capitale contributivo totale in US\$5,452,278.00 ed il valore contributivo del carico in US\$787,186.00 (dunque, intorno al 15%). Calcolava inoltre la spesa totale di avaria generale in US\$3,298,465.49 e la contribuzione degli interessi del carico pari a US\$476,209.60.

Prima che la liquidazione venisse emessa, gli assicuratori del carico avevano effettuato pagamenti a contribuzione degli interessi del carico all'Avaria Generale nella somma totale di US\$499,977.64.

Il pagamento del riscatto di US\$1.85 milioni venne incluso dalla liquidazione nelle spese concesse nell'Avaria Generale, oltre alle spese sostenute durante il periodo delle negoziazioni per un totale di US\$181,604.25, che gli armatori ritenevano fossero da concedersi ai sensi della Regola F delle Regole di York e Anversa del 1974, dal momento che gli armatori ed i managers, assieme ai consulenti incaricati, erano riusciti, durante i 51 giorni di negoziazione, a ridurre la somma per il pagamento del riscatto da US\$6 milioni a US\$1.85 milioni.

Pertanto, avevano in questo modo risparmiato US\$4.150,000 milioni che sarebbero stati, a loro parere, altrimenti recuperati in Avaria Generale ai sensi della Regola A delle Regole di York e Anversa del 1974. Ritennero che le spese sostenute durante il periodo delle negoziazioni dovessero essere incluse in Avaria Generale come spese sostituite ("substituted expenses"), ai sensi della Regola F.



Dette spese comprendevano quanto segue:

1. US\$20,639.30 per i servizi media professionali, che vennero adottati al fine di facilitare le negoziazioni, relative all'ammontare del riscatto, liberi da pressioni ed influenza da parte dell'opinione pubblica;
2. US\$75,724.80 per i salari dell'equipaggio pagati durante le negoziazioni;
3. US\$70,058.70 per il bonus dell'area ad alto rischio all'equipaggio ("HRA") durante il periodo delle negoziazioni, dato che la nave era stata trattenuta nel Golfo di Aden;
4. US\$3,315.00 corrispondenti alla somma di US\$5.00 per approvvigionamento di cibo per membro dell'equipaggio, per giorno. La tariffa giornaliera era stata ridotta dal momento che non vi era cibo sufficiente a bordo durante il periodo del sequestro;
5. US\$11,115.45 per carburante consumato durante il periodo delle negoziazioni; e
6. US\$751.00 per le telefonate effettuate utilizzando il telefono satellitare della nave in relazione al sequestro e negoziazioni relative al riscatto.

La sentenza

Il reclamo dei proprietari del carico venne rigettato. La richiesta degli armatori, per cui le spese sostenute potessero essere reclamate in avaria generale dal momento che non sarebbero state sostenute se ci si fosse accordati alla prima richiesta di riscatto, e quest'ultimo le avrebbe anzi sostituite con una cifra molto più alta, venne accolta.

Il Giudice sembra aver deciso in base a principi di equità, raggiungendo un esito da lui ritenuto ragionevole e giusto, nonostante il fatto che, per giungere a tale conclusione, abbia dovuto adottare un approccio diverso da quello sino ad ora adottato dall'Associazione dei Liquidatori d'Avaria

Il giudice decise che queste spese potessero essere reclamate ai sensi della Regola F come spese sostituite ("*substituted expenses*"), sostenute per ridurre l'ammontare del riscatto richiesto dai pirati ed in sostituzione delle spese che sarebbero state concesse come avaria generale. I reclami per le spese relative ai media ed i costi per le telefonate erano stati sostenuti intenzionalmente e ragionevolmente per salvaguardare nave ed equipaggio dal pericolo, ed il loro accoglimento era previsto dalla Regola A. Inoltre, il reclamo per il carburante non costituiva una perdita ma una spesa e, pertanto, risultava reclamabile.

Commento

Seppure l'ultimo sequestro da parte di pirati somali risale al maggio 2012, un numero piuttosto elevato di azioni per il recupero dell'Avaria Generale rimangono irrisolte.

La sentenza in esame conferisce ad armatori ed assicuratori significativi recuperi dagli interessi del carico.

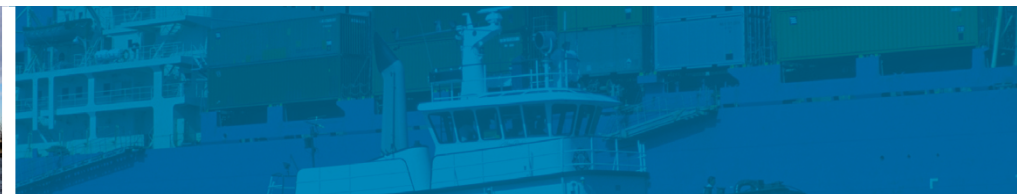
L'ulteriore responsabilità degli interessi del carico verrà percepita in particolar modo con riferimento ai sequestri avvenuti nel 2011 e 2012, tipicamente di lunga durata, e per sequestri dove il carico costituiva un'alta quota del valore della proprietà rilasciata (come ad esempio, un carico di petrolio). Anche se, nel caso in questione, le

somme contestate dagli interessi del carico erano di minore entità (meno di US\$50.000), in altri casi, le spese relative pagabili dagli interessi del carico per via della decisione, avrebbero superato la cifra di US\$1 milione.

Ai sensi della regola F delle Regole di York e Anversa, le spese sostituite sono permesse per un corso di azione alternativo ad un altro corso di azione che avrebbe coinvolto spese rientranti in Avaria Generale. Le spese sostituite sono permesse in quanto più economiche delle spese alternative e, qualora dovessero rilevarsi più costose, l'ammontare ammesso in Avaria Generale è limitato al costo del corso di azione oggetto di sostituzione.

Con la attuale sentenza, la Corte ha assunto una differente posizione nel ritenere legittimo considerare il risparmio ottenuto dagli armatori nel negoziare il riscatto ad un livello inferiore rispetto a quanto inizialmente richiesto dai sequestratori per via del prolungamento del sequestro; il riscatto, così come concordato ad un livello inferiore, costituiva un risparmio il cui raggiungimento aveva tuttavia comportato delle spese recuperabili in Avaria Generale.

Il Giudice sembra aver deciso in base a principi di equità, raggiungendo un esito da lui ritenuto ragionevole e giusto, nonostante il fatto che, per giungere a tale conclusione,



abbia dovuto adottare un approccio diverso da quello sino ad ora adottato dall'Associazione dei Liquidatori d'Avaria ("Association of Average Adjusters"), che aveva contestato che i salari di equipaggio o il consumo di carburante durante il sequestro potessero essere reclamati in Avaria Generale.

Per l'Associazione dei Liquidatori di Avaria, l'unico riscatto "ragionevole" era quello eventualmente pagato, quindi le spese incorse per ridurre il riscatto non potevano costituire spese sostituite. Il Giudice rigettò il concetto di un riscatto "ragionevole", sostenendo che nessun riscatto possa essere tale, ma ritenne che il riscatto inizialmente richiesto di US\$6 milioni avrebbe potuto essere ragionevolmente incorso.

La sentenza è stata impugnata e sarà interessante vedere l'approccio della Corte d'Appello dinanzi alle critiche che, probabilmente, verranno mosse dall'Associazione di Liquidatori di Avaria.

Per l'Associazione dei Liquidatori di Avaria, l'unico riscatto "ragionevole" era quello eventualmente pagato, quindi le spese incorse per ridurre il riscatto non potevano costituire spese sostituite.

hfw VALLE DI CORDOBA – Trafigura Beheer BV Navigazione Montanari S.p.A. – può una perdita dovuta ad atti di pirateria rientrare nella clausola di perdita in transito ('In-Transit Loss') di un contratto di noleggio a viaggio? La sentenza di Appello.

La sentenza d'appello in esame, emessa lo scorso 18 febbraio, riguarda l'appello presentato dal noleggiatore (Trafigura) contro una decisione di prima istanza ([2014] 1 Lloyd's Rep. 550) a favore dell'armatore (Navigazione Montanari S.p.A.) secondo la quale, la perdita del carico subita a causa di atti di pirateria, non rientrerebbe nella clausola di perdita in transito di un contratto di noleggio a viaggio, escludendo, pertanto, la responsabilità dell'armatore.

Fatti

Il noleggiatore aveva noleggiato la nave cisterna *VALLE DI CORDOBA* dall'armatore, per trasportare un carico di petrolio da Abidjan a Lagos. Il contratto di noleggio era contenuto in un recap inviato via e-mail che stabiliva l'applicazione di un Formulario Beepeevoy 3 Form e delle clausole di noleggio Trafigura chartering clauses. La clausola 46 incorporava nel contratto di noleggio le Regole dell'Aja Visby del 1968, che escludevano la perdita per atti di pirateria. Il contratto di noleggio conteneva anche una clausola di perdita in transito, che statuiva quanto segue:

"[...]Owners will be responsible for the full amount of any in-transit loss if in-transit loss exceeds 0,5% and Charterers shall have the right to claim an amount equal to the FOB port of loading value of such lost cargo plus freight and insurance due with respect thereto. In-transit loss is defined as the difference between net vessel volumes after loading at the loading port and before unloading at the discharge port."

(Gli armatori saranno responsabili per l'intero ammontare di qualsiasi perdita in transito occorsa se la perdita occorsa durante il transito ecceda lo 0.5% ed i noleggiatori avranno il diritto di dedurre dal nolo un ammontare uguale al valore FOB del porto di caricazione di tale carico perso, oltre nolo ed assicurazione rispettivamente relativi. La perdita in transito viene definita come la differenza tra il volume netto della nave dopo la caricazione al porto di caricazione, e prima di essere scaricata al porto di scarico.)"

Il 24 dicembre 2010, durante il viaggio, quando si trovava a largo delle coste nigeriane, un gruppo di 15 pirati pesantemente armati, prese il controllo della nave e trasferì oltre 5.000 tonnellate di benzina su di un'altra nave cisterna, per poi far perdere le proprie tracce. Il noleggiatore ha reclamato che parte convenuta, l'armatore, fosse responsabile per la perdita di carburante sulla base della suddetta clausola di perdita in transito, e richiese un risarcimento di 5 milioni di dollari.

Il noleggiatore sostenne che la perdita fosse ascrivibile alla clausola di perdita in transito e che l'articolo 46 non trovasse applicazione. Facendo affidamento sul caso *Lakeport Navigation Co Panama SA v Anonima Petroli Italiana SpA (The OLYMPIC BRILLIANCE)*, sostenne inoltre che le Regole dell'Aja-Visby non trovassero applicazione nei confronti di responsabilità che fossero distinte dal diritto al nolo.



L'armatore, invece, argomentò che la clausola non trovasse applicazione in detta circostanza, e che, in ogni caso, sarebbe stato esente da responsabilità ai sensi delle Regole dell'Aja-Visby. Come riportato nel Bollettino Marittimo sulla Pirateria pubblicato nel maggio 2014, la Corte di primo grado decise a favore dell'armatore, stabilendo che la benzina oggetto di furto non fosse da considerarsi una perdita in transito con riguardo al significato della clausola relativa, e che, anche se si fosse potuto considerare tale, la clausola 46 trovava applicazione per escludere la responsabilità dell'armatore.

L'Appello

La Corte d'Appello ha confermato la sentenza di primo grado, rigettando l'appello per i seguenti motivi:

1. La difesa del noleggiatore era basata sulla tesi che la clausola di perdita in transito aveva, in pratica, reso l'armatore assicuratore di qualsiasi ammanco di carico, qualsiasi fossero le circostanze della perdita. Questo non poteva essere corretto. La ragione commerciale per una clausola di perdita in transito stava nella nota difficoltà di decidere su reclami per carburante mancante. Le parti avevano saggiamente concordato che qualsiasi differenza rimasta senza spiegazione tra il volume del petrolio misurato dopo la caricazione, e di nuovo prima della scarica, fosse recuperabile dal noleggiatore nei confronti dell'armatore laddove essa avesse superato una determinata percentuale oggetto di accordo. Tuttavia, le clausole di perdita in transito trovavano applicazione solo per un ammanco del tipo che si poteva realizzare in un viaggio regolare. Il fatto che la clausola in oggetto definisse perdita in transito come la differenza tra i volumi successivi alla caricazione

Qualora avesse accolto la tesi dei noleggiatori, la Corte avrebbe conferito agli armatori il ruolo di assicuratori del carico, responsabili per qualunque perdita in transito, qualsiasi fosse la causa dell'ammanco e senza la protezione delle Regole dell'Aja Visby.

e prima della scarica, ha supportato la conclusione che si stesse guardando soltanto a detta specifica perdita. Per quanto argomentato dal noleggiatore, l'armatore sarebbe stato responsabile per tutta la perdita in transito, ma non per alcun danno o contaminazione. Non sussisteva alcuna base razionale per tale distinzione. Oltretutto, l'armatore sarebbe stato responsabile per molto di più rispetto ad un comune vettore, e questa difficilmente potrebbe essere stata intenzione delle parti. In una clausola di perdita in transito come quella del caso di specie, le parole "in-transit loss" connotavano una perdita incidentale al trasporto del carico, o una perdita del tipo che si può rinvenire durante un normale viaggio.

2. Non vi era motivo per non applicare la clausola 46, che non era stata cancellata nell'accordo racchiuso nel recap. L'unico argomento del noleggiatore era che, dal momento che la clausola di perdita in transito nell'*OLYMPIC BRILLIANCE* era stata mantenuta per consentire al noleggiatore il diritto di fare una deduzione permanente dal nolo per un ammanco alla consegna, allora, laddove la clausola di perdita in transito avesse permesso al noleggiatore di reclamare la totalità di una mancanza o di una perdita, le Regole non avrebbero trovato applicazione.

Commento

La Corte d'Appello ha, a nostro parere, correttamente confermato la sentenza di primo grado. Qualora avesse accolto la tesi dei noleggiatori, la Corte avrebbe conferito agli armatori il ruolo di assicuratori del carico, responsabili per qualunque perdita in transito, qualsiasi fosse la causa dell'ammanco e senza la protezione delle Regole dell'Aja Visby. Sarebbe teoricamente possibile creare una tale responsabilità in capo ad un armatore, ma per farlo ci vorrebbe, a nostro avviso, una clausola in merito molto chiara, e tale clausola non sussisteva nella fattispecie.

La tesi dei noleggiatori non teneva conto dello scopo commerciale della clausola, ossia la difficoltà di misurare con precisione eventuali perdite di carico liquido di bassa percentuale, insieme alla difficoltà di assicurare lo sbarco del 100% di carico caricato (evaporazione, depositi residuali nei serbatoi – "clingage" – ecc.). Trasformare la clausola per renderla un regime di responsabilità automatica in capo all'armatore costituirebbe un cambiamento troppo drastico, ancor di più se all'armatore venisse negata la protezione delle Regole dell'Aia.

Il caso in questione si distingue dalla decisione della *OLYMPIC BRILLIANCE*, con la quale venne affermato come un armatore non possa fare affidamento sulle Regole per richiedere la restituzione di nolo giustamente dedotto ai sensi di una clausola di perdita in transito. Tuttavia, dalla



sentenza della *OLYMPIC BRILLIANCE*, non consegue necessariamente che non si possa fare affidamento sulle Regole con riguardo ad un reclamo proposto altrimenti. Se la clausola di perdita in transito avesse avuto a che fare con reclami per perdita piuttosto che per deduzione dal nolo, la Corte avrebbe dovuto applicare le Regole, fatti permettendo. L'evento di pirateria, infatti, aveva fatto sì che la questione in esame rientrasse all'interno delle Regole e, anche se la clausola di perdita in transito aveva reso l'armatore responsabile per la perdita per il carico trasferito, esse lo avrebbero dispensato da quella responsabilità.

La tesi dei noleggiatori non teneva conto dello scopo commerciale della clausola, ossia la difficoltà di misurare con precisione eventuali perdite di carico liquido di bassa percentuale, insieme alla difficoltà di assicurare lo sbarco del 100% di carico caricato (evaporazione, depositi residuali nei serbatoi – “clingage” – ecc.).

hfw **BRILLANTE VIRTUOSO – Suez Fortune Investments Ltd/Talbot Underwriting Ltd ed altri – Significato di Perdita Totale Costruttiva**

Questa sentenza attiene al significato di Perdita Totale Costruttiva nel contesto di un attacco da parte di pirati.

I Fatti

All'inizio del mese di luglio 2011, la *BRILLANTE VIRTUOSO*, nave cisterna di proprietà di parte attrice, si trovava in rotta da Kerch, Ucraina, a Qingdao, Cina, con a bordo 141,000 mt di petrolio. La nave era assicurata contro i rischi guerra ai sensi di una polizza emessa da parte convenuta. Dal momento che la nave avrebbe dovuto transitare nel Golfo di Aden e l'Oceano Indiano, noto per il rischio di attacchi da parte di pirati, gli armatori avevano organizzato che una squadra di guardie armate sarebbe salita a bordo ad Aden. Mentre la nave era in attesa a largo di Aden, il 5 luglio del 2011, degli uomini in uniforme si spacciarono per guardia costiera, trattandosi in realtà di pirati che, una volta a bordo, minacciarono il Comandante di salpare per la Somalia. Quando il motore principale si fermò e non poté essere rimesso in moto, i pirati causarono un'esplosione nella sala macchine, pregiudicando tutti i sistemi della nave. Il giorno successivo, 6 luglio 2011, i pirati abbandonarono la nave, e l'equipaggio lanciò l'allarme, a seguito del quale vennero soccorsi da una nave militare americana.

La *BRILLANTE VIRTUOSO* venne rimorchiata in Oman perché il carico venisse scaricato e venne dunque restituita all'assicurato il 7 ottobre 2011, rimanendo ancorata in acque internazionali protetta da due

rimorchiatori. Il 7 dicembre 2011 gli armatori notificarono un preavviso di abbandono della nave con cessione di diritti agli assicuratori (“notice of abandonment”) che venne rigettato. In data 8 febbraio 2012, venne iniziata una procedura contro gli assicuratori e la nave venne venduta il 20 febbraio 2012 per la rottamazione per la cifra di US\$700,000.

La nave era stata assicurata per US\$55 milioni ai sensi di una polizza rischi guerra specificante l'ammontare sulla base delle disposizioni dell'Institute War Risks Hulls, a copertura di perdite causate da atti di pirateria. Nel caso di perdita parziale, sussisteva inoltre copertura per perdita di nolo per 180 giorni, soggetta alla disposizione secondo la quale le riparazioni dovevano essere completate entro 12 mesi dalla fine del periodo di copertura (“*the repairs in respect of which a claim is made hereunder are completed within 12 months of the expiry of the period covered by this policy*”).

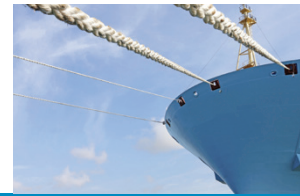
Anche i costi, sostenuti per evitare o ridurre il danno risarcibile, i cosiddetti costi di ‘*suing and labouring*,’ erano coperti.

Gli armatori argomentarono che vi fosse stata una perdita totale costruttiva, ma che, in caso di insussistenza, sarebbero stati legittimati a recuperare per perdita parziale, perdita di nolo e costi di ‘*suing and labouring*’.

La Sentenza

La Corte decise per la sussistenza della Perdita Totale Costruttiva, per i seguenti motivi:

1. La polizza definiva la Perdita Totale Costruttiva riferendosi alla situazione dove il costo delle riparazioni eccedesse il valore assicurato, superando il criterio



Il diritto di reclamare una Perdita Totale Costruttiva non era stato perso a causa della vendita della nave. Gli assicuratori erano stati informati della vendita e vi avevano acconsentito.

- espresso nella sezione 60(2) del Marine Insurance Act 1906. Il valore assicurato era pari a US\$55 milioni, mentre il costo delle riparazioni da effettuarsi in Cina sarebbe stato pari a US\$53 milioni e quelle da effettuarsi a Dubai di US\$64 milioni. Il criterio per definire, teoricamente, i costi per le riparazioni, sarebbe la scelta che avrebbe fatto un armatore prudente non assicurato nella posizione degli armatori. Un armatore prudente, nella posizione dell'assicurato, avrebbe optato per effettuare le riparazioni a Dubai, dati i rischi ed i ritardi coinvolti nel rimorchiare la nave in Cina. Per questo, si era verificata una Perdita Totale Costruttiva.
- Il diritto di reclamare una Perdita Totale Costruttiva non era stato perso a causa della vendita della nave. Gli assicuratori erano stati informati della vendita e vi avevano acconsentito. Il preavviso di abbandono non era stato revocato dall'assicurato, ed il diritto di portare avanti un reclamo per Perdita Totale Costruttiva, sorto nel momento in cui il preavviso di abbandono era stato rigettato, non era andato perso.
 - Considerato che la nave rappresentava una perdita parziale, superando la sezione 69(3) del Marine Insurance Act 1906, la misura per l'indennizzo per una nave non riparata ai sensi di una polizza specificante il valore assicurato (*valued policy*) era data dal valore di mercato attuale meno il valore della nave danneggiata.

Era noto che il valore danneggiato della nave fosse pari a US\$700,000 e che il valore della nave riparata ed in buono stato (*repaired sound value*) era pari a US\$10,200,000, pertanto, la somma recuperabile per perdita parziale, era pari a US\$9,500,000.

- Considerato che sussisteva soltanto una perdita parziale, sussisteva un reclamo per perdita del nolo. La condizione alla perdita di nolo operava soltanto ove vi fosse stato un reclamo per i costi delle riparazioni effettuate. Non trovava applicazione ove vi fosse un reclamo per costi di riparazione.
- Vi era stato un reclamo per costi di *swing and labouring* ai sensi della sezione 78 del Marine Insurance Act 1906, ed anche ai sensi della relativa clausola nelle Institute Hull Clauses. Non vi era stata alcuna frattura nella catena causale tra l'atto di pirateria e il sostenimento dei costi di *swing and labouring*. Tuttavia, il diritto di recupero delle spese ebbe fine alla data dell'inizio dell'azione, ossia il giorno 8 febbraio 2012.

hfw Aggiornamento sul rilascio di ostaggi – HFW ottiene il rilascio dell'equipaggio del peschereccio *PRANTALAY 12* – ma rimangono ancora ostaggi in Somalia provenienti da altre navi

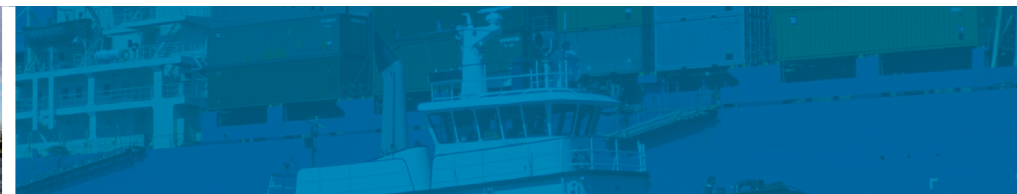
Siamo lieti di riportare un positivo aggiornamento relativo al peschereccio *PRANTALAY 12*, sequestrato dai pirati somali il 10 aprile 2010. Dopo 5 anni di cattura, i quattro membri dell'equipaggio sopravvissuti al sequestro, sono stati finalmente liberati il 25 febbraio 2015.

Originariamente, l'equipaggio era composto da 25 persone; sei persero la vita quando il peschereccio affondò, nell'aprile 2011, quando ancora sotto controllo dei pirati, che portarono poi il resto dell'equipaggio sopravvissuto a terra.

Nel 2011, 14 membri di nazionalità Birmana vennero rilasciati con l'aiuto delle autorità somale.

Erano rimasti 5 marinai di nazionalità Tailandese, ma uno non è riuscito a sopravvivere alle terribili condizioni cui furono sottoposti.

Quattro avvocati provenienti da due sedi di HFW hanno lavorato con tenacia dal luglio 2014 per garantire il rilascio dei quattro pescatori thailandesi, in collaborazione con il dipartimento delle Nazioni Unite per il Controllo della Droga e la Prevenzione del Crimine (UNODC), oltre che in collaborazione con varie altre società private per sviluppare un meccanismo per assicurare il rilascio in tempi brevi.



Negli ultimi sei anni, HFW ha assicurato il rilascio di 1,750 ostaggi.

I 4 pescatori adesso sono liberi, al sicuro, e stanno ricevendo cure mediche a Nairobi, Kenya. Verranno rimpatriati in Thailandia per essere riuniti con le loro famiglie, non appena saranno in grado di viaggiare.

Con il rilascio della *SMYRNI* ed il suo equipaggio nel marzo 2013 (l'ultima importante nave commerciale sequestrata dai pirati somali, per la cui liberazione è stato coinvolto un team di HFW), erano tuttavia rimasti in ostaggio dei pirati somali a terra, 48 marinai 'dimenticati' da varie altre navi.

HFW è riuscito ad assicurare il rilascio di 22 di questi 48 marinai (undici dall' *ALBEDO*, sette dalla *ASPHALT VENTURE* ed i quattro del *PRANTALAY 12*).

Ad oggi, 26 marinai rimangono in ostaggio in Somalia a seguito della cattura della nave *NAHAM 3*, sequestrata nel marzo 2012.

Negli ultimi sei anni, HFW ha assicurato il rilascio di 1,750 ostaggi.

hfw Recenti statistiche e nuova area di attacco

Un recente aggiornamento da parte dell' International Maritime Bureau (IMB) relativo ai primi nove mesi del 2014, mostra che la pirateria a livello globale ha subito una riduzione nel numero di incidenti, che sono passati da 352 nel 2011 ai 178 dello scorso anno. L'attenzione, in questo caso, è stata posta sul crescente problema della pirateria in Asia Sud Orientale, che non differisce molto dal fenomeno dell'Africa Occidentale, con il sequestro di nave ed equipaggio per il furto del carico e dei beni personali in modo molto violento, prima di consentirne il rilascio. La zona è di cruciale importanza per il trasporto di greggio, se si pensa che nello stretto di Malacca si è stimato che transitino circa 15 milioni di barili al giorno, e 17 milioni nello stretto di Hormuz che collega il Golfo di Oman con il Golfo Persico. Dal 2011 ad oggi si sono registrati 103 incidenti. Proprio recentemente, alla fine del mese di gennaio, la petroliera *REHOBOT*, battente bandiera Indonesiana e con a bordo circa 1,100 tonnellate di carburante, è stata attaccata a largo dell'Indonesia. Secondo quanto riportato, otto uomini mascherati ed armati di coltelli avrebbero abbordato la nave da un barchino di legno, forzando 14 componenti dell'equipaggio a salire sulle scialuppe di salvataggio, per poi salpare con la nave.

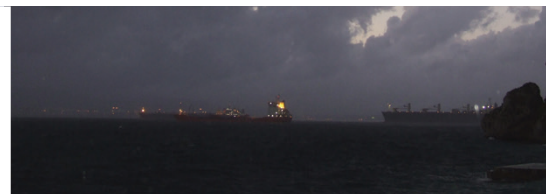
La pirateria a livello globale ha subito una riduzione nel numero di incidenti, che sono passati da 352 nel 2011 ai 178 dello scorso anno.

Tutti sono stati tratti in salvo, ma si pensa che 10 ulteriori membri dell'equipaggio siano ancora sulla *REHOBOT*. Nessun riscatto sarebbe ancora stato richiesto.

La rilevanza del fenomeno cresce se si pensa che, a livello mondiale, si sono verificati sei sequestri di cui cinque nella regione del Sud Est Asiatico. La piccola isola di Bintan rappresenterebbe il peggior punto geografico, considerato l'alto numero di incidenti registrati nel 2014. Gli Stati Uniti hanno preso delle contromisure prendendo parte al Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia (ReCAAP), di cui abbiamo parlato nello scorso Bollettino sulla Pirateria. Il gruppo, formato al momento da 20 Stati, include Cina, Giappone, India, Corea del Sud, Australia, Regno Unito e Norvegia. Grandi assenti, Indonesia e Malaysia. La sede informativa del ReCAAP di Singapore ha riportato 11 casi di pirateria e furto a mano armata contro le navi durante il mese di febbraio, quando nello stesso periodo lo scorso anno se ne erano manifestati 14. Tra questi, si è registrato un caso di pirateria, mentre 10 sono stati casi di furto a mano armata, tre dei quali classificati come molto seri.

Sei incidenti si sono registrati su navi in transito lungo lo Stretto di Malacca e Singapore, quattro a bordo di navi ancorate al porto o ancoraggi in Vietnam, e quattro a bordo di una nave ancorata nel Mare Cinese Meridionale. Il fatto che gli incidenti si siano verificati tutti a distanza di pochi giorni l'uno dall'altro nel periodo 10-14 febbraio c.a., lascia pensare che si tratti molto probabilmente dello stesso gruppo criminale.

Allo stesso tempo, riportiamo, tuttavia, un nuovo attacco recentemente avvenuto in Africa Occidentale.



La superpetroliera *KALAMOS*... è stata attaccata... il 9 febbraio scorso... a largo del terminal petrolifero nigeriano Qua Iboe... un membro dell'equipaggio ha perso la vita ed altri tre sono stati sequestrati dai pirati.

La superpetroliera *KALAMOS*, battente bandiera Maltese e gestita dalla compagnia greca Aeolos Management, è stata attaccata e poi abbordata da 8 pirati il 9 febbraio scorso, quando si trovava in attesa di caricare a largo del terminal petrolifero nigeriano Qua Iboe.

Nell'attacco, un membro dell'equipaggio ha perso la vita ed altri tre sono stati sequestrati dai pirati. Sembra che il numero di pirati durante l'attacco, avvenuto a bordo di due barchini veloci, fosse oltre i 14 uomini.

Pochi giorni prima, l'Agenzia per l'Amministrazione e Sicurezza Marittima Nigeriana (Nigerian Maritime Administration and Safety Agency), che rimane al momento la sola legittima fonte di protezione, aveva evidenziato come ogni nave facente ingresso in acque nigeriane con guardie armate straniere a bordo sarebbe stata sottoposta al rischio di fermo, confermando l'avversità alle compagnie di sicurezza straniere al fine di favorire quelle locali.

Tre navi sono state recentemente sottoposte a fermo dalla menzionata autorità per aver fatto ingresso in acque nigeriane con a bordo soggetti legati a compagnie di sicurezza privata.

Tuttavia, la cattura di pirati non sempre risulta avere esiti positivi.

Recentemente, il governo francese è stato chiamato a compensare molti soggetti Somali accusati di pirateria, ed anche la Corte Danese ha pagato un rimborso a nove soggetti, per il ritardo contestato ai procedimenti legali. L'ultimo caso si riferisce al sequestro della nave cisterna *TORM KANSAS* il 9 novembre 2013 quando la nave era diretta da Sikka, India, a Mossel Bay, Sud Africa. Grazie alle guardie armate a bordo, l'attacco venne sventato. La nave da guerra danese *ESBERN SNARE* aveva scoperto una baleniera ed un barchino veloce vicino all'accaduto ed una unità speciale arrestò nove Somali il giorno successivo. I soggetti sotto accusa, che dichiaravano di essere pescatori, vennero compensati con \$3,270 ciascuno per essere stati ingiustamente trattenuti per più di 13 giorni, contrariamente a quanto dettato dalla costituzione danese, che vieta il ritardo nel depositare il caso dinanzi alla corte.

Con riferimento, invece, alle compagnie di sicurezza privata, BIMCO sta attualmente svolgendo indagini riguardanti la possibilità che un ristretto gruppo di società di sicurezza privata stiano dando in affitto armi per attività anti - pirateria, il che risulterebbe illegale, oltretutto contrario alle disposizioni del Guardcon.

L'associazione degli armatori ha emesso un avviso relativo al problema, ricordando ad armatori e compagnie di sicurezza che ogni operatore che affitti le armi da terze parti senza essere in possesso delle necessarie licenze e permessi potrebbe trovarsi in inadempimento della clausola 10 del Guardcon ed altre leggi internazionali. Pertanto, risulta molto importante che armatori ed operatori ed, in particolare, coloro che abbiano in essere contratti di lunga durata con compagnie fornitrici di guardie armate private, effettuino i dovuti controlli per appurare che la società prescelta operi in conformità con validi permessi e licenze, come specificato nell'articolo 10 del Guardcon.

Il governo francese è stato chiamato a compensare molti soggetti Somali accusati di pirateria, ed anche la Corte Danese ha pagato un rimborso a nove soggetti



Per informazioni si prega di rivolgersi a:



Richard Mabane

Londra, Partner

T: +44 (0)20 7264 8505

E: richard.mabane@hfw.com

Gli altri membri del team italiano a Londra:



Alessio Sbraga

Londra, Senior Associate

T: +44 (0)20 7264 8768

E: alessio.sbraga@hfw.com



Margherita Bennicelli Pasqualis

Londra, Avvocato Italiano

T: +44 (0)20 7264 8168

E: margherita.bennicellipasqualis@hfw.com



Avvocati del commercio internazionale

hfw.com

© 2015 Holman Fenwick Willan LLP. Tutti i diritti riservati.

Pur essendo stata esercitata la massima diligenza nel verificare l'accuratezza delle informazioni contenute in questo bollettino al momento della distribuzione, tali informazioni sono da considerarsi meramente indicative. Non sono da considerarsi un parere legale.

Holman Fenwick Willan LLP è titolare del trattamento dei dati personali relativi ai destinatari.

Per correggere i Vostri dettagli personali o cambiare le Vostre preferenze di posta elettronica, Vi preghiamo di contattare Craig Martin al +44 (0)20 7264 8109 o all'indirizzo email craig.martin@hfw.com.

San Paolo Londra Parigi Bruxelles Ginevra Pireo Dubai Shanghai Hong Kong Singapore Melbourne Sydney Perth