



SPECIALIST  
PROFESSIONAL  
INDEMNITY  
INSURANCE

Benvenuto all'edizione autunnale di "Claims Review" pubblicata da ITIC in concomitanza alla riunione del Consiglio Direttivo del Club di questo settembre a Genova. Periodicamente, due volte all'anno, ITIC pubblica una raccolta di casi trattati recentemente dal Club all'interno di "Claims Review" e di "The Wire", pubblicazioni ideate per particolari categorie di associati. Questa edizione contiene una raccolta di casi definiti da ITIC durante lo scorso anno. Ci auguriamo che la casistica proposta risulti d'interesse agli associati e possa assisterli nell'identificazione di potenziali criticità.

# claims review

Numero 24, settembre 2011

## Mancata tutela della salute e sicurezza a bordo

**A seguito di un incidente occorso su una nave le autorità locali avviarono un procedimento nei confronti dello ship manager (il quale agiva anche in funzione di crew manager). Un membro dell'equipaggio fu gravemente ferito quando uno dei cavi delle gru di bordo si strappò durante la sua sostituzione.**

Le autorità inviduarono sei violazioni della locale legislazione in materia di tutela della salute e sicurezza da parte del crew manager. Uno dei principali capi d'accusa mossi nei confronti del manager consisteva nel non aver messo in atto misure idonee a tutelare la salute e la sicurezza del lavoratore.

Il crew manager, ricevuta assistenza da parte di un legale, accettò taluni capi di accusa per evitare un lungo e costoso procedimento legale. Il risultato fu una sanzione finale di USD 100.000, pagata dal crew manager.

La sanzione era legata a colpe dell'equipaggio e in base al contratto di management della nave i proprietari si erano impegnati a indennizzare il manager.

La proprietà rigettò la richiesta e il manager contattò ITIC per ricevere assistenza. Con l'intervento del Club, si cercò di esercitare pressione sui proprietari e sul suo P&I Club affinché provvedessero a rimborsare il crew manager.

Difficoltà sorsero quando si scoprì che il P&I Club offriva copertura solo per alcune multe e sanzioni, a propria discrezione. La questione fu tuttavia presentata al Consiglio Direttivo del P&I Club, il quale in via finale accettò di coprire l'intero importo della sanzione.

ITIC  
IS MANAGED  
BY **THOMAS  
MILLER**



# Errato invio di un'e-mail

Il commercial manager di una flotta di petroliere era ben consapevole dei rischi nascenti dalla presentazione di reclami per controstallie in ritardo. Un sofisticato sistema di registrazione e di fogli elettronici era stato approntato per annotare i numerosi termini di decadenza.

Tuttavia, nonostante le precauzioni prese, un reclamo per controstallie di quasi USD 300.000 inviato via e-mail ai noleggiatori non arrivò a destino.

I manager avevano utilizzato un indirizzo e-mail incorretto. Una parte del loro sistema conteneva un archivio con gli indirizzi e-mail regolarmente impiegati; purtroppo in quell'occasione l'indirizzo e-mail non era presente nell'archivio e fu pertanto inserito manualmente con una "l" al posto di una "i". Anche i successivi solleciti furono inviati ai noleggiatori all'indirizzo sbagliato.

Durante un controllo di routine tra i reclami per controstallie ci si accorse dell'errore, ma il termine di 90 giorni fissato dal contratto di noleggio per la presentazione del reclamo era ormai scaduto.

Quando il manager ricevette la richiesta di pagamento delle controstallie, nessuna argomentazione a difesa poteva essere utilmente opposta e ITIC provvide al pagamento dell'indennizzo a favore del manager.



## Controllare prima di rispondere

Un broker stava agendo per conto del proprietario di una nave operante nel mar Mediterraneo. Alcuni potenziali noleggiatori fecero un'offerta, indicando "il tempo dalle 17:00 di giovedì o di un giorno prefestivo sino alle 08:00 del giorno lavorativo successivo da non conteggiarsi anche se utilizzato". Per esaminare l'offerta, il proprietario chiese al broker quali fossero le ore lavorative durante il fine settimana in Algeria.

Il broker rispose alla domanda del proprietario senza controllare e passò un'informazione errata. Il broker rispose al proprietario che le ore lavorative nel fine settimana correvano dalle 17:00 di giovedì alle 08:00 di sabato, mentre in realtà la risposta corretta (in base a quanto stabilito dal calendario delle festività BIMCO) era dalle 17:00 di giovedì alle 08:00 di domenica - una differenza di 24 ore.

Il proprietario fissò la nave e calcolò il nolo tenendo conto del periodo più breve indicatogli dal broker. La nave subì un ritardo in porto. Il periodo di stallia cominciò più tardi rispetto a quanto previsto dal proprietario e il mancato periodo di controstallia fu richiesto in pagamento al broker.

Il fine settimana più lungo di quanto previsto si tramutò in una richiesta di risarcimento di USD 25.527, tacitata da ITIC.

Questo è un classico esempio di come si sarebbe potuto evitare un reclamo se il broker avesse verificato le informazioni in suo possesso prima di passarle.

## Doppia booking

**Un broker impegnato nel noleggio di una nave predispose un contratto di affreightment (COA) tra un proprietario giapponese e un noleggiatore americano ("il primo noleggiatore"). Secondi i termini del COA il proprietario era tenuto ad offrire una nave al mese al primo noleggiatore, il quale aveva l'obbligo minimo di nominare 8 carichi l'anno.**

Il broker ricevette la nomina di una nave dal proprietario. A quel tempo il primo noleggiatore aveva già soddisfatto la condizione minima stabilita dal COA e non era più obbligato ad accettare nuove nomine. Rispose pertanto che non aveva necessità della nave.

Il primo noleggiatore aveva in ogni caso un carico, acquistato da un'altra trading house ("il secondo noleggiatore") a condizioni CIF. Il secondo noleggiatore aveva anch'esso un COA con lo stesso proprietario stipulato tramite il medesimo broker. Il secondo noleggiatore nominò un carico secondo i termini del suo contratto.

Purtroppo, il dipartimento operativo del broker commise un errore pensando che il carico fosse stato nominato ai sensi del COA con il primo noleggiatore. In definitiva, lo stesso carico fu prenotato due volte sulla stessa nave.

Il proprietario non riuscì ad ottenere un carico alternativo per colmare lo spazio extra a bordo e rivendicò dal broker il pagamento del mancato nolo, dedotta la commissione del broker. ITIC sostenne che la richiesta di risarcimento includeva talune spese non sostenute, quali il tempo e i costi di carico e sbarco; tali voci furono quindi scontate. In conclusione, fu concordato un pagamento di USD 70.000.



# Brutte vibrazioni

**Uno ship manager associato di ITIC prese l'incarico di gestire una nave; una delle obbligazioni assunte in base al contratto su formulario BIMCO Shipman 98 prevedeva la fornitura dell'equipaggio a nome e conto del proprietario.**

Nel 2004, mentre la nave era diretta verso Shanghai, il comandante rilevò la presenza di "eccessive vibrazioni" durante il passaggio vicino a una boa a segnalazione di un relitto. Il comandante sbarcò a Shanghai e fu reimpatriato. Successivamente, il manager ricevette un fax anonimo dalla nave con il quale si segnalava l'avvenuta collisione con un corpo sommerso. Giunta a destinazione, la nave fu posta in bacino di carenaggio e si notarono dei danni.

Secondo i termini del contratto di management, il manager era stato nominato quale coassicurato nella polizza corpi, ma il proprietario diede inizio a un procedimento arbitrale sostenendo di aver sopportato notevoli costi aggiuntivi. Il proprietario sostenne che il manager della nave dovesse rispondere delle azioni del comandante. Furono allegati una lunga serie di fatti mirati a dimostrare un significativo stato di tensione, diffidenza e astio tra il comandante e alcuni degli ufficiali, tale da potersi considerare la causa diretta del danno. Il manager della nave si difese sostenendo che in base ai termini del contratto di management, il manager non rispondeva delle colpe dell'equipaggio. L'unico obbligo del manager era fornire un equipaggio adeguatamente qualificato.

Le trattative e le indagini di periti e avvocati proseguirono per il quinquennio successivo con notevole aggravio di costi. L'udienza arbitrale fu fissata per avere luogo all'inizio del 2010; tuttavia, a fine 2009 il proprietario (forse consapevole del fatto che la domanda di risarcimento per colpe dell'equipaggio aveva limitate probabilità di successo) presentò una richiesta di risarcimento completamente rivisitata e supportata da una lunga relazione peritale. La richiesta di risarcimento fu alterata alla radice, concentrandosi ora sull'applicazione da parte del manager del codice ISM e sul ruolo della "persona designata" a terra. Fu mossa poi l'ulteriore accusa che il personale addetto al ponte, o almeno i suoi membri più importanti, fosse stanco al momento dell'incidente e il manager avrebbe dovuto prevenire tale circostanza.



A quel punto, i costi per le indagini e la preparazione dell'azione difensiva ammontavano già a USD 659.000. Fu quindi approntata una nuova difesa per cui in base alle prove disponibili non vi era stato alcun errore nella navigazione e, pertanto, la domanda del proprietario non poteva essere né accolta né provata. Gli avvocati di ITIC erano fiduciosi di poter difendere la posizione del manager ma si prese coscienza del fatto che l'udienza arbitrale sarebbe potuta durare anche sette giorni, con conseguenti ulteriori spese legali nell'ordine di USD 560.000, da aggiungersi agli USD 659.000 già spesi per la preparazione della difesa sino ad allora. Nel 2011 il proprietario propose di definire la controversia su base "drop hands", a spese compensate. Sebbene il manager della nave fosse consapevole dell'estrema debolezza delle pretese avversarie, restava una marginale possibilità di ricevere un giudizio sfavorevole. Di conseguenza, l'offerta fu accettata.

Questo caso mostra quanto sia importante impegnare un regolamento contrattuale adeguato e possedere una copertura assicurativa delle spese legali anche per difendersi da richieste di risarcimento infondate. La difesa di uno ship manager è sempre onerosa.

## Disputa sulla supervisione di una nuova costruzione

Una società di gestione tecnica nominò un supervisor per il controllo dei lavori di costruzione di numerose navi per il trasporto di prodotti chimici. Sorse una disputa in merito a due scafi la cui consegna era stata programmata per inizio 2009.

Nella propria relazione mensile datata dicembre 2008, il supervisor delle nuove costruzioni dichiarò: "non vi sono al momento questioni note relative alla costruzione e alla messa in servizio degli scafi che possano influire sulla data di consegna programmata". Sulla base di questa relazione, il technical manager procedette alla nomina delle due navi in un COA.

Dopo aver completato le prove a mare, furono riscontrate dei vizi nel rivestimento delle cisterne della prima nave. Fu nominato un perito indipendente il quale riscontrò un grave stato di corrosione delle cisterne e notò che il cantiere aveva tentato un qualche rimedio per nascondere la cattiva aderenza della vernice. Per quanto riguarda la seconda nave, furono riscontrati difetti nella forma di "screpolature" nel rivestimento delle cisterne e ulteriori prove del tentativo del cantiere di nascondere le zone in cui la vernice non aderiva correttamente. La consegna di entrambe le navi fu quindi posticipata di due mesi a fine 2009, essendosi resi necessari nuovi lavori di sabbatura e rivestimento delle cisterne su entrambe le navi.

Il technical manager fece quindi pervenire una richiesta di risarcimento danni al supervisor di USD 830.000. Il supervisor obiettò che i danni si erano palesati solo durante le prove a mare e che non era responsabile per la mancata corretta applicazione della vernice da parte del cantiere. La questione principale in disputa consisteva in cosa il supervisor avrebbe realisticamente potuto rilevare.

Particolare preoccupazione destava uno degli scafi, in quanto la screpolatura e i lavori di riparazione non autorizzati erano evidenti sul 20-30% della superficie totale della cisterna. Divenne evidente che il supervisor non aveva svolto in modo adeguato il suo compito, non essendosi accorto del tentativo del cantiere di nascondere la vernice scarsamente aderente.

Le trattative per la liquidazione del risarcimento condussero a un rimborso finale pari a USD 350.000.

# Danni collaterali

**Una banca statunitense incaricò una società di periti marittimi di stimare il valore di una nave di un loro cliente, al fine di valutarne l'idoneità quale garanzia collaterale per un mutuo. I clienti della banca dovevano prestare all'ente creditizio un mortgage di primo grado sulla nave.**

Il perito marittimo, a metà 2007, stimò il valore della nave in USD 900.000. In base a tale perizia, la banca sostenne di aver concesso due mutui ai suoi clienti per un valore complessivo di USD 1.200.000, più un ulteriore credito per altri USD 400.000 garantito in parte dalla nave.

Verso la fine del 2008 i clienti della banca risultarono inadempienti nel ripagamento dei mutui. La banca si appropriò quindi della nave e nominò un secondo perito per ottenere una stima aggiornata. Questa perizia, di dicembre 2008, conteneva una valutazione pari ad appena USD 210.000, circa USD 690.000 in meno rispetto alla prima valutazione. La banca chiese quindi ai primi periti un risarcimento superiore a USD 1.000.000, quale differenza tra le due stime più costi accessori. I periti si difesero sostenendo che la loro valutazione fosse corretta al momento in cui era stata effettuata; nel periodo compreso tra le due valutazioni era sopraggiunta una crisi economica globale e molte navi avevano visto calare significativamente il loro valore in tale periodo.

Tuttavia, nel corso delle successive indagini emerse che era stata eseguita un'ulteriore valutazione della nave a metà 2007, la quale avrebbe stimato il valore della nave in circa "USD 200.000". Apparentemente, la differenza tra le due stime parve riconducibile ad un commento del primo macchinista, il quale avrebbe riferito al perito che i motori erano stati da poco revisionati e fossero pronti per essere installati. L'altra stima del 2007 era stata invece stesa tenendo conto

che i motori non potessero essere utilizzati e l'acquisto di nuovi motori fosse necessario. A quanto pare, quest'ultima previsione risultò corretta e la valutazione più bassa maggiormente precisa.

La controversia doveva essere giudicata di fronte a una giuria e il rischio di ricevere un giudizio sfavorevole era assai elevato. Inoltre, anche qualora la difesa opposta alle pretese della banca fosse risultata vittoriosa, la giurisdizione adita non contemplava il rimborso delle spese legali. Tenuto conto di tutte le circostanze, ITIC definì la controversia indennizzando USD 200.000

## Una questione di nolo: chi paga?

**A causa di varie modifiche richieste dal caricatore, gli agenti di una compagnia di navigazione presso un porto di imbarco in Sud America furono costretti a riemettere la polizza di carico originale per un carico di banane destinato al Regno Unito per ben sei volte.**

Nelle prime tre versioni della polizza di carico originale il nolo risultava "prepaid"; nelle successive tre versioni era invece riportata la dicitura "freight collect" indicando che il nolo sarebbe stato pagato a destino.

L'agente fraintese il commento del caricatore "pagherà il ricevitore" ritenendolo una conferma che il destinatario nel Regno Unito avesse accettato il carico su base pagamento nolo a destino e di conseguenza emise una polizza di carico "freight collect". Purtroppo, sebbene fosse stata emessa la polizza di carico definitiva con dicitura "freight collect", l'agente non aggiornò prontamente il sistema computerizzato della compagnia di navigazione, nel quale il nolo era ancora indicato come "prepaid". All'arrivo nel Regno Unito, l'agente al porto di sbarco controllò il sistema computerizzato e risultando il nolo già pagato, consegnò il carico.

Fu presto evidente che né il caricatore né il ricevitore avevano pagato il nolo (che ammontava a circa USD 40.000). Il caricatore sostenne di aver venduto il carico FOB (franco a bordo) e, a sostegno della sua tesi, mostrò una fattura commerciale e le prove del pagamento. Di conseguenza, il caricatore insistette che spettava al ricevitore saldare il nolo in sospeso.

Il ricevitore, a sua volta, sostenne di aver acquistato il carico a condizioni CIF (per cui il nolo era incluso nel prezzo di vendita). Il destinatario mostrò le e-mail in cui erano stati discussi/negoziati i termini CIF, ma non poté produrre prove a conferma del fatto che il movimento finale del carico fosse stato condotto in base a tali termini, sostenendo che tali prove erano "informazioni sensibili dal punto di vista commerciale".

Con l'aiuto di ITIC, l'agente al porto di imbarco riuscì a convincere il ricevitore che nonostante il carico fosse stato rilasciato prima del pagamento del nolo, secondo i termini della polizza di carico il ricevitore restava in ogni caso responsabile per il pagamento del nolo. Fu inoltre ricordato al ricevitore che qualora si fosse reso necessario procedere giudizialmente, il Club avrebbe chiesto il rimborso delle spese legali. L'agente si rese disponibile ad accettare il 95% del nolo, che fu pagato, alla fine, dal ricevitore.

**Questo caso mette in luce quanto sia importante per gli agenti aggiornare tempestivamente le informazioni presenti nell'archivio computerizzato della compagnia di navigazione.**