

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Come il caso Euronav vs. Unicredit potrà impattare su lettere di credito e polizze di carico

Nicola Capuzzo · Tuesday, May 16th, 2023

*Contributo a cura di avv. Marco Crusafio **

** partner – studio legale Squire Patton Boggs (UK) LLP*

Il nostro punto di vista sulla recente sentenza della Corte d'Appello Inglese, che ha implicazioni sostanziali per i contratti di finanziamento commerciale, in quanto viene messa in discussione la sicurezza fornita dalla detenzione delle polizze di carico

Il 4 maggio 2023, la Corte d'Appello Inglese ha emesso una sentenza da tempo attesa, respingendo l'appello di Unicredit Bank AG contro la decisione della giudice Moulder della Alta Corte di Londra e confermando il rigetto della richiesta di risarcimento danni avanzata da Unicredit nei confronti dell'armatore, Euronav N.V., per aver consegnato parte del carico a terzi senza la presentazione delle polizze di carico originali (cd. "*Bills of Lading*").

La Corte d'Appello ha ritenuto che, pur essendoci stata una violazione dell'obbligo dell'Armatore di scaricare il carico senza le polizze di carico originali, non vi fosse alcun nesso causale con il danno subito dall'attore e, pertanto, il ricorso di Unicredit è stato rigettato. Questa breve sintesi si concentrerà sulle più ampie implicazioni che la sentenza ha per il finanziamento del commercio di materie prime (cd. *commodities trade*) e per l'industria di trasporto marittimo, piuttosto che su un'analisi delle principali conclusioni del tribunale sulla natura e sullo status delle polizze di carico.

Sintesi dei fatti di causa

BP Oil International Ltd (**BP**) vendeva a Gulf Petrochem FZC (**Gulf**) una quantità compresa fra 110.000 mts e 150.000 mts di petrolio combustibile a bassissimo tenore di zolfo, da consegnare via nave, in un ormeggio sicuro a scelta fra Fujariah e Singapore. Il 6 febbraio 2020, BP ha noleggiato la MT Sienna da Euronav N.V. (**Armatori**) per il trasporto del carico. Gli armatori hanno emesso una polizza di carico a favore di BP.

Unicredit ha finanziato l'acquisto da parte di Gulf a condizioni che conferivano un interesse di

garanzia sul carico. Prima del completamento del trasporto, Unicredit ha pagato a BP il prezzo di acquisto e il contratto di noleggio è stato così trasferito da BP a Gulf. Era previsto che BP trasferisse la polizza di carico a Unicredit prima dello scarico della merce. A causa dei ritardi dovuti alla pandemia da Covid-19, il trasferimento della polizza di carico è stato completato solo dopo lo scarico. Lo scarico è stato quindi effettuato sulla base di una lettera di garanzia (cd. “*Letter of Indemnity*”) emessa da Gulf, senza la presentazione della polizza di carico. La polizza di carico è stata trasferita da BP a Unicredit soltanto dopo il discarico. Quando Unicredit ha ricevuto la polizza, è emerso tuttavia che Gulf si era reso colpevole di frode in relazione a questo carico, nonché ad altri carichi. Gulf non ha pertanto rimborsato le somme prese in prestito da Unicredit, e Unicredit ha cercato di reclamare tali somme dagli armatori sulla base del fatto che non avrebbero dovuto scaricare il carico senza la presentazione delle polizze di carico originali. Unicredit ha chiesto ai proprietari un risarcimento di 24.701.600 dollari per la perdita subita.

Commento

La sentenza della Corte d’Appello dà sicurezza agli armatori nella misura in cui, in una situazione di finanziamento del commercio di materie prime la banca finanziatrice si trova a percorrere una strada in salita per stabilire il nesso di causalità quando presenta agli armatori una richiesta di risarcimento per errore di consegna. La banca finanziatrice deve dimostrare infatti che, sulla base di un’analisi delle probabilità, se gli armatori avessero rispettato i loro obblighi e rifiutato di scaricare la merce senza la presentazione della polizza di carico, la banca avrebbe fatto valere la sua garanzia sul carico in modo da recuperare il suo credito. Nei casi in cui vi sia stata una consegna a truffatori, all’insaputa delle parti coinvolte, potrebbe essere molto difficile per la banca dimostrare tutto ciò. Ed effettivamente, nel caso di specie, è stato riscontrato che, se gli armatori avessero rispettato i loro obblighi e avessero rifiutato la consegna senza la presentazione della polizza di carico, Unicredit avrebbe richiesto agli armatori di scaricare il carico senza la presentazione della polizza di carico in ogni caso e quindi l’interesse di garanzia sarebbe andato perduto, per cui il tribunale ha rigetto la richiesta di Unicredit meramente in quanto la stessa ha mancato di provare il nesso di causalità.

Il caso evidenzia l’importanza per la banca finanziatrice di svolgere un’adeguata *due diligence* quando è coinvolta una transazione di materie prime, ed in particolare quando vengono emesse lettere di garanzia (cosa che, invero, accade spesso). Prevediamo che la sentenza provocherà una significativa revisione da parte delle banche circa il valore attribuito alla garanzia che la polizza di carico fornisce a fronte di un carico merci, e ripercussioni si avranno anche sulla validità e l’estensione di qualsiasi copertura assicurativa collegata al carico finanziato. Le banche potrebbero richiedere maggiori informazioni ai traders e agli operatori e, in generale, potrebbero desiderare un maggiore coinvolgimento e controllo sulle transazioni. Ciò potrebbe avere un impatto sul commercio di materie prime nel suo complesso, non da ultimo perché potrebbe rallentare un processo che, di suo, è molto rapido. I tempi sono di certo maturi per l’adozione diffusa delle polizze di carico elettroniche, ma è ancora da vedere se l’industria e il mondo legale saranno pronti per la sfida.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, May 16th, 2023 at 12:03 pm and is filed under [Economia](#), [Navi](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.

