

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Navi ombra, sanzioni e assicurazioni: l'incidente alla nave Andromeda Star mette in luce gli alti rischi

Nicola Capuzzo · Wednesday, May 1st, 2024

Le riflessioni emerse recentemente a Genova ([a un convegno organizzato presso la sede di Lockton – P.L. Ferrari](#)) a proposito dei rischi assicurativi relativi alle navi ombra appartenenti alle cosiddetta dark fleet hanno trovato conferma in ciò che è avvenuto alla petroliera Andromeda Star protagonista di una collisione lo scorso marzo di fronte alle coste danesi.

Secondo le prime (e poche) informazioni rese pubbliche dalle locali autorità, in seguito al sinistro marittimo occorso la nave ha prodotto una serie di documenti assicurativi non validi a conferma di come regni scarsa chiarezza e trasparenza su chi pagherebbe il conto se una nave del genere fosse protagonista di un grave incidente. Questo era stato poche settimane fa l'allarme lanciato a Genova proprio da Filippo Fabbri, managing director di Lockton – PL Ferrari, che aveva detto: “Non possiamo – aveva detto – trattare nessun business che sia interessato da sanzioni. Quasi mille navi cisterna sono attualmente considerate ‘fuori business’ (fanno parte della cosiddetta *dark fleet* che trasporta greggio russo) e a queste vanno aggiunte altre 500 navi russe. Le *bad ships* non devono avere nessun contatto con le *good ships*. Cosa succede però se avviene una collisione fra questi due tipi di navi? Chi paga per l'impatto sul sistema? Chi paga per un eventuale inquinamento ambientale?”.

La Andromeda Star, nave in grado di trasportare circa 730.000 barili di petrolio, è stata coinvolta in una collisione con un piccolo cargo bulgaro all'inizio di marzo mentre proveniva (carica) da un porto russo. Dopo l'incidente è stata sottoposta a riparazioni in Danimarca.

A seguito di una richiesta di approfondimento sull'accaduto e di successive interrogazioni, l'Autorità marittima danese ha fatto sapere che la nave ha fornito alcuni documenti assicurativi di Gard AS, uno dei maggiori P&I club al mondo che offre coperture per far fronte ai costi relativi anche a sversamenti e collisioni. Un portavoce della stessa Gard ha però dichiarato che lo stesso P&I Club non era l'assicuratore al momento della collisione e non lo è nemmeno ora per quella nave.

Come detto sarebbero quasi un migliaio le navi entrate a far parte della dark fleet che la Russia ha messo in piedi per sostenere il proprio export (destinato a India e Cina in particolare) dopo che le sanzioni occidentali ne hanno impedito la vendita in Europa. Queste ‘navi ombra’ spesso non sono conformi agli standard di sicurezza internazionalmente riconosciuti e talvolta hanno oltre 20 o 30

anni d'età. Per questo motivo l'Unione Europea sta attualmente discutendo la possibilità di applicare restrizioni all'approdo di queste navi al fine di mitigare il rischio di disastri ambientali.

La fornitura di un'assicurazione Protection and Indemnity da parte di un club come il Gard normalmente comprende la protezione contro le fuoriuscite di petrolio e altri rischi come le collisioni (in generale copre le responsabilità per danni a terzi). Ma oltre a questa copertura P&I non valida l'equipaggio della Andromeda Star ha anche presentato agli ispettori danesi documenti che dimostrerebbero una copertura da parte dell'assicuratore russo Ingosstrakh. Esperti del settore assicurativo marittimo hanno esaminato la documentazione rilevando che è quantomeno insolito per una nave avere due coperture assicurative fra loro sovrapposte.

Anche se la nave disponesse in effetti di una copertura P&I fornita da Ingosstrakh contro gli sversamenti, rimane l'incertezza sulla validità di questa assicurazione se qualcosa dovesse andare storto durante il trasporto di merci russe che violano le sanzioni internazionali. L'assicurazione russa ha dichiarato di rispettare tutte le sanzioni applicabili ma se un carico non rispettasse il tetto (price cap) imposto di 60 dollari al barile sul prezzo del greggio russo Ingosstrakh potrebbe non coprire il valore superiore.

I documenti froniti a seguito della collisione che ha visto coinvolta la Andromeda Star fanno anche accesi una luce sul fatto che le autorità spesso ricevono e devono attenersi alle poche informazioni pubblicamente disponibili su una nave, il suo proprietari e altri fornitori di servizi. Il tutto senza risucire ad approfondire se e quali interessi ci siano dietro.

Circa un mese dopo il sinistro avvenuto a marzo la stessa petroliera stava nuovamente navigando in acque danesi, questa volta trasportando greggio russo che era stato caricato quando il suo prezzo era quotato oltre i 60 dollari al barile da Argus Media. Se il carico a bordo fosse stato acquistato al di sopra di tale livello, sarebbe stata una violazione delle sanzioni occidentali.

In risposta alle domande poste sull'incidente, Ingosstrakh ha evidenziato come l'Autorità marittima danese ha dichiarato che la nave avesse tutte le certificazioni richieste, compresa la copertura assicurativa, e che non era a conoscenza di alcuna richiesta di danni in relazione alla collisione.

“Ingosstrakh conduce le proprie attività nel rigoroso rispetto della legislazione vigente” ha dichiarato la compagnia russa all'inizio del mese, in risposta alle domande sul rispetto del price cap del G7. “I termini delle nostre polizze si basano su standard e best practice internazionali e seguono le linee guida stabilite dalle rispettive autorità nei diversi Paesi”.

Pochi giorni fa sempre la Andromeda Star è rimasta danneggiata dopo essere stata bersagliata due volte con missili al largo della costa dello Yemen in uno degli ultimi attacchi in Mar Rosso rivendicati dal gruppo yemenita Houthi, sostenuto dall'Iran. Nel primo attacco la nave “ha subito un'esplosione in prossimità dello scafo avvertita dall'equipaggio a bordo” ha dichiarato l'agenzia di sicurezza del Regno Unito Maritime Trade Operations (Ukmta). “Il secondo attacco con due missili ha provocato danni”.

La nave risulta registrata alle Seychelles e durante questo attacco si trovava “in viaggio da Primorsk, in Russia, a Vadinar, in India”.

N.C.

**ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

Il prossimo 14 giugno a Genova la prima edizione di “Mare, Finanza e Assicurazioni”

Guerre, sanzioni, navi ombra ed Ets: consumatori e contribuenti pagano il conto

This entry was posted on Wednesday, May 1st, 2024 at 5:25 pm and is filed under [Navi](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.