



THE GLOBAL SANTOSH: CHI SUPPORTA IL COSTO DI UN SEQUESTRO ERRONEAMENTE OTTENUTO IN UN CONTRATTO DI NOLEGGIO A TEMPO? CHIARIMENTO DALLA CORTE SUL SIGNIFICATO DI "CHARTERERS' AGENTS"

Lo scorso mercoledì 11 maggio, con una significativa sentenza, la Supreme Court inglese ha ribaltato le precedenti sentenze emesse dalle corti inferiori, rinvenendo che il sequestro navale da parte di un sub-noleggiatore basato su un reclamo di controstallie ai sensi di un contratto di vendita ricada all'interno di una clausola fuori nolo o comunque di una esclusione ai sensi del contratto di noleggio, con il risultato che il nolo non risulterebbe dovuto per il tempo perso.

Attraverso la sentenza in esame, è stata confermata l'iniziale decisione di maggioranza emessa in circostanza di procedimento arbitrare.

I Fatti

Ai sensi di un contratto di noleggio su formulario emendato NYPE, NYK Bulkship (Atlantic) N.V (NYK) aveva noleggiato a tempo la *MV GLOBAL SANTOSH* a Cargill International SA (Cargill). Da parte sua, Cargill aveva sub-noleggiato la nave a Sigma Shipping Ltd. Transclear SA (Transclear), ritenuta essere sub-noleggiatore a viaggio, aveva definito la vendita di un carico di cemento a IBG Investment Ltd (IBG) la quale venne nominata la parte cui notificare l'arrivo della merce (notify party) nella polizza di carico.

Ai sensi del relativo contratto di vendita, IBG risultava responsabile per la discarica del carico e del pagamento delle controstallie a Transclear, laddove la discarica fosse stata ritardata oltre il periodo di stallie a Port Harcourt, Nigeria.

Quando la nave arrivò al porto, il 15 ottobre del 2008, essa venne trattenuta all'ancora a causa di traffico portuale, in parte causato da problemi con il sistema di discarica di IBG.

Dopo circa due mesi di attesa, il 18 dicembre 2008, la nave venne fatta ormeggiare, ma venne successivamente rimandata indietro dal momento che, il giorno precedente, Transclear aveva ottenuto un ordine di sequestro sul carico in base al suo reclamo per controstallie contro IBG, relativo ai due mesi di ritardo durante i quali la nave era stata trattenuta all'ancora.

L'ordine di sequestro aveva proibito qualsiasi interferenza con il carico e, per errore, aveva individuato anche la nave come oggetto del sequestro medesimo.

La discarica iniziò nel gennaio 2009.



I noleggiatori (Cargill) non pagarono il nolo per il periodo di mancata scarica dovuto all'ordine di sequestro, basando la loro posizione sull'articolo 49 del contratto di noleggio, il quale prevedeva che, qualora la nave risultasse oggetto di fermo o sequestro, il pagamento del nolo sarebbe stato sospeso sino al momento del suo rilascio, a meno che tale fermo o sequestro fosse stato occasionato da atto, omissione o inadempimento da parte dei noleggiatori o dei loro "agenti", la clausola statuendo quanto segue:

'49. Should the vessel be captured or seizure (sic) or detained or arrested by any authority or by any legal process during the currency of this Charter Party, the payment of hire shall be suspended until the time of her release, unless such capture or seizure or detention or arrest is occasioned by any personal act or omission or default of the Charterers or their agents. Any extra expenses incurred by and/or during the above capture or seizure or detention or arrest shall be for Owners' account.'

NYK ritenne che la formulazione "unless such... arrest is occasioned by any personal act or omission or default of the Charterers or their agents" trovasse applicazione, e che il pagamento del nolo dovesse continuare durante tutta la durata dell'ordinanza di sequestro.

La maggioranza del collegio arbitrale stabilì che Transclear non avesse agito in qualità di agente dei noleggiatori, e che questi ultimi avessero avuto, quindi, il diritto di fare affidamento sulla clausola del fuori nolo, ma diverse furono le sentenze emesse dalla High Court e Corte d'Appello, le quali ritennero che l'obbligo di pagamento del nolo continuasse a seguito dell'ordinanza di sequestro, ai sensi di questioni sul rapporto di causalità.

Decisione della Supreme Court

La sentenza in esame chiarisce in primo luogo il dibattuto significato di "agents" ai sensi della clausola 49 del contratto di noleggio. La Supreme Court ha ritenuto che detto termine non venga utilizzato con una stretta accezione legale, ma in riferimento a quei soggetti che adempiano indirettamente ad obblighi loro delegati dai noleggiatori, o nei cui confronti siano stati resi disponibili i diritti dei noleggiatori medesimi, in fondo alla catena.

Non tutto ciò che un sub-fornitore ponga in essere deve essere considerato come l'esercizio di un diritto o adempimento ad un obbligo ai sensi di un contratto di noleggio a tempo. Ai fini della clausola 49, vi sarebbe dovuto essere un nesso sufficiente tra l'evento sequestro e la funzione di Transclear o IBG in qualità di "agent" di Cargill.

In primo luogo, la Corte ritenne che il sequestro non fosse stato "occasioned by any personal act or omission or default of the Charterers or their agents".

Infatti, Cargill risultava responsabile unicamente per le azioni od omissioni di IBG nell'adempimento delle operazioni di movimentazioni della merce, nel momento in cui dette operazioni venivano poste in essere. Cargill non aveva alcun obbligo di farsi sì che la scarica avvenisse in alcun particolare momento, oltre a non avere alcun interesse contrattuale nella durata delle operazioni di scarica stesse. Nel non porre in essere le operazioni di movimentazione del carico tra il 15 ottobre 2008 ed il 15 gennaio 2009, IBG non avrebbe esercitato indirettamente i diritti di Cargill, ed altrettanto non avrebbe adempiuto alle obbligazioni di Cargill ai sensi del contratto di noleggio.

In secondo luogo, la Supreme Court ritenne che il sequestro fosse stato occasionato da una disputa tra Transclear ed IBG relativa a controstallie ai sensi del contratto di sub-noleggio. Questo non rientrava nell'esercizio indiretto di alcun diritto reso disponibile a Cargill ai sensi del contratto di noleggio a tempo.

La Supreme Court ha ritenuto inoltre che la Corte d'Appello avesse errato nel considerare come punto focale della questione in quale sfera di responsabilità ricadessero le questioni originatesi a seguito del sequestro; l'unico motivo che aveva dato adito al sequestro era collegato all'organizzazione commerciale di Cargill, in quanto il sub-noleggio di Cargill a Sigma aveva consentito a Transclear ed IBG il coinvolgimento in basso nella catena, e fu proprio la di loro controversia a causare il sequestro.

Questo, a parere della Supreme Court, non prende in considerazione un nesso sufficiente tra le azioni che hanno comportato il sequestro e l'adempimento alle funzioni ai sensi del contratto di noleggio.

Commento

La questione relativa a se armatori o noleggiatori a tempo debbano sopportare il costo di tempo perso per via di un sequestro della nave (che può anche, come nella fattispecie, essere un sequestro erroneamente ordinato) è cruciale sia per armatori che noleggiatori, data la possibilità di dispute in basso nella catena che potrebbero non avere niente a che fare con essi.

Tuttavia, questa sentenza della Supreme Court dimostra come l'armatore debba stare molto attento alle formule utilizzate in clausole addizionali che cercano di disciplinare tali situazioni.



La decisione raggiunta non era ovvia, tanto è vero che le due Corti inferiori avevano espresso parere del tutto diverso, e uno dei cinque Lords - Lord Clarke, Admiralty Judge di primo grado per molti anni - non ha condiviso il parere dei quattro altri Lords.

Di fatto, Lord Clarke ha ritenuto invece che:

- l'agenzia cui si fa riferimento nella clausola si estendesse alle operazioni della nave dall'inoltro dell'avviso di prontezza (o forse anche prima) fino al completamento della scarica;
- il sequestro fosse legato alle funzioni di scarica delegate da Cargill a Transclear e IBG;
- un sequestro avvenuto in attesa della scarica non fosse da distinguersi da un sequestro in corso delle operazioni di scarica;
- pure se causata da un sequestro, la mancata scarica costituisse ugualmente un'inadempienza all'obbligo di scaricare ed era da considerarsi coperta dall'eccezione insita nella clausola; e,
- tale approccio fosse da considerarsi logico, perché le parti erano a conoscenza che potevano maturarsi delle controstaillie in basso nella catena e gli armatori non avevano nessun controllo sulla delega, da parte di Cargill, a Transclear e IBG.

Tuttavia, la sentenza emessa dalla maggioranza dei Giudici è molto chiara: il sequestro erroneamente disposto della nave non poteva essere visto come originato dagli agenti dei noleggiatori a tempo tale da rendere il nolo pagabile ai sensi della clausola in oggetto. Per questo motivo, una clausola addizionale che mira ad impedire un periodo di fuori nolo in tali circostanze deve trovare

una formulazione più ampia di quella utilizzata laddove si desidera coprire anche atti di questo tipo, dal momento che l'eccezione nella fattispecie richiamava solo il concetto di agenzia e non altro.

Per qualsiasi informazione si prega di contattare l'autore di questo Bollettino:

Richard Mabane

Partner, Londra
T: +44 (0)20 7264 8505
M: +44 (0)7881 827952
E: richard.mabane@hfw.com

HFW impiega più di 450 avvocati in uffici sparsi tra Australia, Asia, Medio Oriente, Europa e Sud America. Per informazioni su questioni inerenti lo Shipping in altre giurisdizioni, contattare:

Stanislas Lequette

Partner, Parigi
T: +33 1 44 94 40 50
E: stanislas.lequette@hfw.com

Michael Buisset

Partner, Ginevra
T: +41 (0)22 322 4801
E: michael.buisset@hfw.com

Dimitri Vassos

Partner, Pireo
T: +30 210 429 3978
E: dimitri.vassos@hfw.com

Yaman Al Hawamdeh

Partner, Dubai
T: +971 4 423 0531
E: yaman.alhawamdeh@hfw.com

Nick Poynder

Partner, Shanghai
T: +86 21 2080 1001
E: nicholas.poynder@hfw.com

Paul Hatzer

Partner, Hong Kong
T: +852 3983 7666
E: paul.hatzer@hfw.com

Paul Apostolis

Partner, Singapore
T: +65 6411 5343
E: paul.apostolis@hfw.com

Gavin Valley

Partner, Melbourne
T: +61 (0)3 8601 4523
E: gavin.valley@hfw.com

Nic van der Reyden

Partner, Sydney
T: +61 (0)2 9320 4618
E: nic.vanderreyden@hfw.com

Hazel Brewer

Partner, Perth
T: +61 (0)8 9422 4702
E: hazel.brewer@hfw.com

Jeremy Shebson

Partner, San Paolo
T: +55 (11) 3179 2903
E: jeremy.shebson@hfw.com

Avvocati del commercio internazionale

hfw.com

© 2016 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 Beirut Riyad Kuwait Abu Dhabi Dubai
Singapore Hong Kong Shanghai Perth Melbourne Sydney