



IL CASO “BALTIC STRAIT” – SPUNTI DI RIFLESSIONE IN RELAZIONE A RECLAMI PER DANNI AL CARICO

La recente sentenza nel caso “*BALTIC STRAIT*”¹ ha deciso su questioni interessanti in relazione ai reclami per danni al carico, nell’appello seguito ad un arbitrato in cui lo studio legale HFW (Richard Mabane e Alessio Sbraga) ha rappresentato con successo gli assicuratori del carico, SIAT Società Italiana Assicurazioni e Riassicurazioni SpA, ed i loro assicurati, i destinatari del carico, Altfadul (di seguito, gli “Interessi legati al Carico”), scrive Richard Mabane

1. *Sevylor Shipping and Trading Corp v Altfadul Company for Food, Fruits and Livestock and Siat Società Italiana Assicurazioni e Riassicurazioni SpA*, emessa venerdì, 23 Luglio 2018

“Non vi è nulla nel caso *The Sanix ...* per supportare la conclusione secondo cui il titolare della polizza di carico che, come ricevitore e acquirente finale, prenda in consegna il carico danneggiato, debba dare credito in un reclamo per danni avverso il vettore ai sensi della polizza di carico per un recupero effettuato dal suo venditore.”

L'Arbitrato

Gli arbitri avevano ritenuto che gli Armatori convenuti (di seguito, gli “Armatore”) fossero responsabili, in qualità di vettori ai sensi della polizza di carico, per i danni a 249.250 scatole di banane fresche trasportate da Guayaquil, Ecuador a Tripoli in Libia per l'importo di US\$4,567,351.13, essendo questa la differenza tra il valore del carico al momento della scarica ed il valore che avrebbe avuto qualora fosse arrivato in buone condizioni.

La Altfadul, in quanto titolare della polizza di carico, aveva inizialmente cercato di rigettare il carico ai sensi del contratto di vendita concluso con venditori C.I.F.², la Co.Ma.Co. S.p.A. (di seguito, “CoMaCo”), che avevano noleggiato a viaggio la nave trasportatrice direttamente dagli Armatori.

CoMaCo in seguito riconobbe alla Altfadul un credito di US\$2,586,105.09 sulle successive vendite di carichi, ripartito su tre spedizioni, con l'intento di dare alla Altfadul il beneficio del pagamento fatto da SIAT della copertura assicurativa sul carico. Gli arbitri ritennero, tuttavia, che questo credito fosse stato a titolo transattivo della controversia ai sensi del contratto di vendita e, pur osservando che l'importo del credito fosse quasi esattamente lo stesso dei proventi dell'assicurazione sul

carico, non si spinsero a considerarlo un pagamento assicurativo in base alle prove di cui disponevano, dopo le argomentazioni introdotte dagli Armatori in una fase molto avanzata, appena prima dell'udienza finale.

Gli arbitri, tuttavia, ritennero che la Altfadul potesse agire per recuperare la perdita subita da CoMaCo (per mezzo del credito concesso da CoMaCo alla Altfadul) ai sensi dell'articolo 2(4) del Carriage of Goods by Sea Act 1992 (“COGSA 1992”).

L'ammontare complessivo di US\$4,567,351.13 riconosciuto per i danni comprendeva:

1. La perdita risarcibile subita da Altfadul per US\$1,981,246.04 (dato che, nella domanda relativa solo alla sua perdita, nelle conclusioni dell'arbitro si dovette dar atto dei US\$2,586,105.09 in suo favore corrisposto da CoMaCo); e,
2. Quella somma ulteriore di US\$2,586,105.09, come perdita effettivamente subita da CoMaCo, ma rivendicabile da Altfadul per conto di CoMaCo, ai sensi dell'articolo 2(4) of COGSA 1992.

È stata quest'ultima parte del Lodo ad essere impugnata dagli Armatori in appello.

SIAT risultava l'effettivo ricorrente, in quanto cessionaria dei diritti di

CoMaCo che includevano i diritti di Altfadul in base alla polizza di carico, precedentemente ceduti da Altfadul a CoMaCo in virtù di una precedente cessione.

Le questioni in Appello

La richiesta di appello si fondava su due questioni di diritto:

1. Se l'articolo 2(4) del COGSA 1992 operi ove i diritti di agire ai sensi dei contratti di polizza di carico non siano stati precedentemente attribuiti alla parte che ha subito la perdita, o se operi soltanto ove i diritti di agire siano stati precedentemente attribuiti a quella parte ma che essa li abbia persi in virtù dell'operatività dell'articolo s.2(1) della legge; e,
2. Ove i noleggiatori di una nave soffrano perdite e danni ma non portino avanti il reclamo contro il vettore ai sensi del contratto di noleggio, può il legittimo titolare della polizza di carico agire per la perdita subita dai noleggiatori ai sensi della polizza di carico in virtù dell'articolo 2(4) del COGSA 1992, o può il legittimo titolare della polizza di carico agire solo ai sensi di quella disposizione per perdite sofferte dalle parti che non hanno diritto di agire nell'ambito dei relativi contratti di trasporto?

2. C.I.F. (Cost, Insurance & Freight). Clausola per cui il venditore mette a disposizione la merce sulla nave, con nolo ed assicurazione pagati fino al porto concordato col compratore.

“A mio avviso gli arbitri avevano ragione a rigettare la richiesta dei ricorrenti secondo cui l’articolo 2(4) del COGSA 1992 richiedeva che CoMaCo avesse avuto, ma in virtù dell’articolo 2(1) avesse poi perso, il diritto di agire in giudizio ai sensi della polizza di carico”

Nel corso della discussione durante l’udienza di appello, la seconda domanda si è ristretta a se il legittimo titolare della polizza di carico possa, in virtù dell’articolo 2(4) del COGSA 1992, reclamare danni per le perdite subite dal noleggiatore della nave nel viaggio coperto dalla polizza di carico ove il suo contratto di noleggio fosse diretto con il vettore, alla luce della decisione nel caso *The Dunelmia* [1970] 1 QB 289, in base alla quale la polizza di carico in tale circostanza sarebbe semplicemente una ricevuta nelle mani del noleggiatore.

Vi era anche una terza domanda relativa a se, sui fatti accertati dal Lodo, Altfadul (e pertanto SIAT, come ultimo dei cessionari) fossero in ogni caso legittimati al recupero dei danni per un importo uguale all’intero valore del danno al carico, per una questione di common law inglese, a prescindere dal recupero o dal diritto al recupero da parte dei loro venditori, CoMaCo. Ciò non era stato affrontato nel Lodo, ma se fosse stata data una risposta in favore di SIAT in base alle conclusioni del Lodo, l’appello poteva essere respinto su quella base, come era stato concesso dagli Armatori.

Diritto al risarcimento dell’intero danno indipendentemente dal previo recupero

È stata quest’ultima domanda ad essere affrontata per prima nella

decisione di Mr Justice Andrew Baker, poiché aveva il potenziale per poter vincere l’appello in sé.

Gli interessi Legati al Carico hanno affermato che, ai sensi del common law inglese, il titolare di una polizza di carico che faccia causa sulla base della polizza medesima potrebbe recuperare l’intero danno nonostante un precedente recupero da un venditore intermedio (“precedente” intendendo dire prima della data in cui i danni sono stati aggiudicati), e che, pertanto, la Altfadul aveva diritto a recuperare l’intero danno senza tener conto dei US\$2,586,105.09 pagati da CoMaCo (in qualità di Venditore della Altfadul) per transigere una controversia sorta sul contratto di vendita concluso tra loro (nelle conclusioni del Collegio arbitrale, anche se non era stato accettato dagli Interessi legati al Carico).

Gli Interessi legati al Carico hanno citato il caso di *R&W Paul Ltd v National Steamship Co Ltd* (1937) 59 Ll L Rep 28 come decisione diretta per tale affermazione, insieme a vari altri casi e passaggi da libri di testo³.

La principale argomentazione sollevata dagli Armatori in risposta era che (i) il caso *R&W Paul* fosse di dubbia autorità, poiché si basava su un titolo contrattuale da portare in giudizio sulla base del vecchio Bills

of Lading Act 1855 (piuttosto che COGSA 1992) e (ii) come spiegato da *The Sanix Ace* [1987] 1 Lloyd’s Rep 465, che è la principale sentenza ed analisi al momento in quest’ambito, la dottrina del pieno recupero rispetto al carico danneggiato è limitata ai casi in cui il ricorrente era proprietario o aveva diritto al possesso immediato del carico all’epoca in cui è stato danneggiato (una questione che non era stata affrontata nel Lodo).

Il Giudice ha accettato l’argomentazione degli Interessi legati al Carico secondo cui, in base alla decisione nel caso *R&W Paul*, Altfadul era legittimata a richiedere la perdita totale rappresentata dal danno al carico di banane, indipendentemente da un eventuale precedente recupero da CoMaCo come venditore intermedio, un’argomentazione che ha ritenuto non fosse influenzata dal caso di molto tempo dopo *The Sanix Ace* (che invero egli pensò fosse semmai coerente con questa tesi).

Questo significava che le questioni ai sensi del COGSA 1992 non fossero più rilevanti alla fine, poiché quella decisione da sola significava che il Lodo favorevole agli Interessi legati al Carico sarebbe stata confermato. Il Giudice ciononostante si è espresso su quelle due questioni ancora aperte.

3. *The Aramis* [1989] 1 Lloyd’s Rep 213, *The Athenian Harmony* [1998] 2 Lloyd’s Rep 410, *The Sanix Ace* [1987] 1 Lloyd’s Rep 465, *Scrutton on Charterparties* 23rd Ed., Article 212, *Voyage Charters* 4th Ed., para. 18.91, e il Law Commission Report, “Rights of Suit in Respect of Carriage of Goods by Sea” (Law Com No. 196 of March 1991) che ha portato a COGSA 1992.

COGSA 1992

Le disposizioni dell'articolo 2

È utile riportare integralmente in inglese il contenuto delle disposizioni di cui all'articolo 2, come di seguito:

"2. Rights under shipping documents.

1. Subject to the following provisions of this section, a person who becomes-

(a) the lawful holder of a bill of lading;

(b) the person who (without being an original party to the contract of carriage) is the person to whom delivery of the goods to which a sea waybill relates is to be made by the carrier in accordance with that contract; or

(c) the person to whom delivery of the goods to which a ship's delivery order relates is to be made in accordance with the undertaking contained in the order,

shall (by virtue of becoming the holder of the bill or, as the case may be, the person to whom delivery is to be made) have transferred to and vested in him all rights of suit under the contract of carriage as if he had been a party to that contract.

2. Where, when a person becomes the lawful holder of a bill of lading, possession of the bill no longer gives a right (as against the carrier) to possession of the goods to which the bill relates, that person shall not have any rights transferred to him by virtue of subsection (1) above unless he becomes the holder of the bill-

(a) by virtue of a transaction effected in pursuance of any contractual or other arrangements made before the time when such a right to possession ceased to attach to possession of the bill; or

(b) as a result of the rejection to that person by another person of goods or documents delivered to the other person in pursuance of any such arrangements.

3. The rights vested in any person by virtue of the operation of subsection (1) above in relation to a ship's delivery order-

(a) shall be so vested subject to the terms of the order; and

(b) where the goods to which the order relates form a part only of the goods to which the contract of carriage relates, shall be confined to rights in respect of the goods to which the order relates.

4. Where, in the case of any documents to which this Act applies-

(a) a person with any interest or write in or in relation to goods to which the document relates sustains loss or damage in consequence of a breach of the contract of carriage; but

(b) subsection (1) above operates in relation to that document so that rights of suit in respect of that breach are vested in another person,

the other person shall be entitled to exercise those rights for the benefit of the person who sustained the loss or damage to the same extent as they could have been exercised if they had been vested in the person for whose benefit they are exercised.

5. Where rights are transferred by virtue of the operation of subsection (1) above in relation to any document, the transfer for which that subsection provides shall extinguish any entitlement to those rights which derives-

(a) where that document is a bill of lading, from a person's having been an original party to the contract of carriage; or

(b) in the case of any documents to which this Act applies, from the previous operation of that subsection in relation to that document;

but the operation of that subsection shall be without prejudice to any rights which derive from a person's having been an original party to the contract contained in, or evidenced by, a sea waybill and, in relation to a ship's delivery order, shall be without prejudice to any rights deriving otherwise than from the previous operation of that subsection in relation to that order."

Lo scopo e l'effetto degli articoli 2(1) e 2(4)

Il Giudice ha rilevato che l'effetto del COGSA 1992, ove operante, è che il titolare o altra persona che rientra nell'ambito dell'articolo 2(1)(a)-(c) "shall ... have transferred to and vested in him all rights of suit under the contract of carriage as if he had been a party to that contract".

Inoltre ha rilevato che, come risultava base comune tra le parti, il Rapporto della Law Commission, che aveva portato al COGSA 1992 (Law Com No. 196 del marzo 1991, "Rights of Suit in Respect of Carriage of Goods by Sea" - il "Rapporto"), era ammissibile nell'esaminare la costruzione appropriata della Legge, avendo il Parlamento adottato le raccomandazioni del Rapporto e la legge proposta dalla Law Commission, tale che il Rapporto potrebbe essere trattato come una prova valida del fine normativo dello statuto e dei problemi a cui intendeva porre rimedio.

Il Giudice ha notato, a tal proposito, che, all'origine dell'articolo 2(4), vi era stata la preoccupazione, espressa dalla Law Commission al paragrafo 2.25 del Rapporto, che non fosse soddisfacente che un vettore marittimo potesse contestare il diritto di agire in giudizio del cessionario o del giratario di una polizza di carico, sollevando una questione tecnica tale che la perdita potrebbe in ultimo ricadere su qualcun altro.

La politica legislativa raccomandata dalla Law Commission, e adottata dal Parlamento, era semplicemente di consentire al legittimo titolare di una polizza di carico di citare in giudizio il vettore per la responsabilità contrattuale per la perdita o per danni ai beni coperti dalla polizza di carico, indipendentemente dal fatto se la proprietà sui beni si trasferisca con la cessione o con la girata, sicché non vi sarebbe più un collegamento tra il trasferimento dei diritti contrattuali e il trasferimento della proprietà.

Allo stesso tempo, il Giudice ha rilevato che, laddove nelle mani di un noleggiatore a viaggio il cui contratto di noleggio sia con il vettore della polizza di carico, la polizza di carico risulti solo una mera ricevuta, ed il contratto con il vettore sia ancora il contratto di noleggio (la "regola della mera ricevuta"), a meno che il contratto di noleggio non disponga diversamente o fatti particolari

“Gli arbitri si chiesero “se dovessimo ipotizzare che i noleggiatori avessero acquisito, in quanto tali, il diritto di agire in giudizio ai sensi della polizza di carico, sarebbero stati in diritto di recuperare la perdita subita?”... a mio avviso, con il beneficio delle argomentazioni sviluppate in appello, la risposta corretta era “No, salvo che fossero noleggiatori ai quali non si applica la regola della mera ricevuta; si veda il caso: *The Dunelmia*.”

conducano a una conclusione diversa (per esempio, se il noleggiatore trasporta sulla base della polizza di carico indipendentemente dal contratto di noleggio, come per il caso *The Dunelmia* [1970] 1 QB 289).

Il Giudice ha continuato a sostenere che questa regola della mera ricevuta non era stata influenzata dal Bills of Lading Act 1855 (come dalla decisione della Corte di Appello nel caso *The Dunelmia*) e che ciò, a suo avviso, allo stesso modo valeva anche per l'articolo 2(1) del COGSA 1992, rilevando lo stesso linguaggio legale e applicando la presunzione di coerenza tra gli statuti. Infatti, il Rapporto della Law Commission (ammissibile come prova valida dello scopo legislativo della Legge nell'individuare i problemi che mira a risolvere) aveva espressamente affermato che nulla nel COGSA 1992 imponeva che il caso *The Dunelmia* dovesse essere deciso diversamente (paragrafo 2.53 del Rapporto).

La Law Commission ai paragrafi 2.51-2.55 del Rapporto dava infatti particolare attenzione alla posizione del noleggiatore, il cui noleggio è con il vettore ai sensi della polizza di carico, riconoscendo che particolari problemi sorgono laddove una polizza di carico passi tra le mani di un noleggiatore come tale (il punto deciso nel caso *The Dunelmia*) e rendendo chiaro che la nuova Legge non intendeva cambiare il modo in cui queste questioni sarebbero state determinate.

Il Giudice si rivolse poi alle due questioni rimanenti.

Lo scopo dell'articolo 2(4)

Gli Armatori sostenevano che lo scopo dell'articolo 2(4) fosse limitato ai casi in cui la parte che aveva subito la perdita (L) aveva precedentemente avuto diritto di agire in giudizio ma che poi avesse perso tale diritto ai sensi dell'articolo 2(1). Ciò, avevano sostenuto, comportava che l'articolo 2(4) riguardasse solo il caso in cui l'articolo 2(1) fosse il problema, nel senso che esso aveva spossessato L di quella che altrimenti sarebbe stata la sua capacità di agire in giudizio per vedersi riconoscere la sua perdita.

Ad ogni modo, il Giudice ha ritenuto che non vi fosse niente nel linguaggio legale che suggerisse ciò, affermando che, se l'articolo 2(4) fosse in effetti così restrittivo, avrebbe risolto solo la metà dei problemi che aveva lo scopo di risolvere. In particolare, non avrebbe riguardato i casi in cui la perdita viene subita da una parte sottostante il titolare della polizza di carico nella catena dei rapporti. Il Giudice inoltre ha evidenziato che, fosse stata quella l'intenzione, sarebbe stato strano che l'articolo 2(4) non fosse stato redatto specificamente in tali termini, o che non vi fosse un riferimento all'articolo 2(5), che tratta espressamente della perdita dei diritti risultanti dall'operatività dell'articolo 2(1).

Pertanto, il Giudice ha ritenuto che gli arbitri avessero ragione nel respingere la tesi degli Armatori secondo la quale l'articolo 2(4) del COGSA 1992 richiedesse che CoMaCo avesse avuto il diritto di agire in giudizio ai sensi della polizza di carico, ma che l'avesse perso in virtù dell'articolo 2(1).

Il caso *The Dunelmia*

Il Giudice si è poi rivolto alla domanda se l'articolo 2(4) non desse diritto alla Altfadul (o a SIAT in quanto assegnatario) di recuperare le perdite di CoMaCo perché la CoMaCo era il noleggiatore a viaggio il cui contratto di noleggio era stato concluso con il ricorrente, il vettore ai sensi della polizza di carico.

A tal proposito, il Giudice ritenne che la questione posta dall'articolo 2(4) fosse fino a che punto i diritti di agire in giudizio conferiti dall'articolo 2(1) al titolare della polizza di carico avrebbero potuto essere esercitati dalla parte che aveva subito la perdita, se questi diritti erano stati loro conferiti dall'articolo 2(1). In base alle conclusioni risultanti dal Lodo, il Giudice ritenne che l'articolo 2(4) del COGSA 1992 non dava diritto a SIAT (in qualità di cessionario di Altfadul) di recuperare, per conto della CoMaCo, la perdita che era stata subita da CoMaCo a titolo di credito verso Altfadul.

Nel formulare tale conclusione, il Giudice respinse la tesi degli Interessi legati al Carico, secondo la

quale ciò avrebbe contraddetto o compromesso lo scopo dichiarato dell'articolo 2(4) del COGSA 1992, come previsto nel paragrafo 2.25 del Rapporto, ossia quello di impedire ai vettori di mettere in discussione il diritto del titolare della polizza di carico di recuperare la perdita subita sollevando una questione tecnica che tale perdita potrebbe in ultimo ricadere su un terzo. A tal riguardo, infatti, il Giudice ha osservato che consentire il recupero della perdita in queste circostanze significherebbe escludere la libertà contrattuale rispetto ai contratti di noleggio in un modo che non ha ritenuto giustificato dalla lettera dell'articolo 2(4), dato che non è annullato dalla lettera dell'articolo 2(1) (riferendosi ancora al caso *The Dunelmia*).

Commento

Il danneggiamento del carico a bordo delle navi spesso risente del contesto di una complessa rete di relazioni contrattuali, incluse polizze di carico, contratti di noleggio e di vendita, in questi ultimi casi spesso con catene, e con il passaggio di proprietà e rischi nell'ambito dei contratti di vendita che non coincidono necessariamente con il trasferimento dei diritti di agire in giudizio ai sensi della polizza di carico.

In tali circostanze, è forse inevitabile che si verifichino di frequente situazioni in cui la parte che ha il diritto di proporre un reclamo ai sensi della polizza di carico non abbia subito la perdita, ed è proprio quel problema che il COGSA 1992 intendeva affrontare.

In tale contesto, e alla luce del contenuto del Rapporto della Law Commission, il Giudice ha sicuramente avuto ragione nel constatare che l'articolo 2(4) del COGSA non era mai stato concepito per essere così restrittivo tale da limitarsi ai casi in cui la parte che aveva subito la perdita avesse precedentemente avuto il diritto di agire in giudizio ma che abbia poi perso detto diritto in virtù dell'articolo 2(1): come aveva sottolineato il Giudice, questo avrebbe escluso i reclami in cui la perdita sia stata

subita da una parte sottostante al titolare della polizza di carico nella catena dei rapporti, come un sub-acquirente per esempio, e quindi non avrebbe raggiunto il chiaro intento che è alla base del COGSA 1992.

L'argomentazione secondo cui le polizze di carico sono, nelle mani del noleggiatore che subisce la perdita avendo noleggiato la nave direttamente dal vettore, una semplice ricevuta (come per il caso *Dunelmia*) è più complessa. Il Giudice forse è stato influenzato dall'idea che un reclamo da parte dei noleggiatori, che potrebbe non essere del tutto possibile in base ai termini del contratto di noleggio (perché i termini erano differenti o perché si era prescritto, per esempio), potrebbe essere 'recuperato' e ancora perseguito tramite un reclamo in base alla polizza di carico in forza dell'articolo 2(4), il titolare della polizza di carico agendo nella qualità di trustee. Ad ogni modo, è nella natura della struttura contrattuale che un Armatore concluda due contratti piuttosto distinti che regolano il trasporto del carico (il contratto di noleggio e la polizza di carico) che possono anche essere molto diversi, quindi non risulterebbe così strano se un reclamo trovasse la sua strada fino al vettore attraverso entrambe le due vie; né sarebbe particolarmente insolito che vi sia un accordo in base ad un contratto di vendita in relazione al danno del carico tra il noleggiatore della nave e il titolare della polizza di carico in una classica situazione di vendita C.I.F.

In ogni caso, il principio di common law, nel caso *R&W Paul*, secondo cui l'intera perdita rappresentata dal danno al carico può essere richiesta, indipendentemente da eventuali precedenti recuperi da parte di un venditore intermediario, raggiunge il risultato giusto ed è nello spirito del COGSA 1992, nel non permettere all'armatore-vettore una difesa tecnica per evitare la responsabilità laddove debba essere ritenuto responsabile per la perdita. Allo stesso modo, nel contesto di carichi che - come le banane, in questo caso - potrebbero subire un graduale deterioramento durante il corso di un intero viaggio,

limitare la posizione in funzione del *The Sanix Ace*, e richiedere prova che il ricorrente fosse il proprietario del carico, o ne avesse il diritto al possesso immediato, nel momento in cui fu danneggiato, sarebbe poco pratico e irrealistico, e di nuovo contrario allo spirito del COGSA 1992, istituendo potenziali difese tecniche basate sui tempi del passaggio del titolo, o del diritto di possesso, e l'impossibilità di dimostrare quando il danno è stato subito. Invece, dovrebbe essere sufficiente che il titolare della polizza di carico abbia preso in consegna un carico che era danneggiato, senza tener conto del momento in cui si era verificato il danno (a condizione che sia successo dopo la caricazione, naturalmente) ed è perfettamente pratico (e in linea con l'approccio del COGSA 1992) per il titolare della polizza di carico in queste circostanze fare causa in qualità di trustee per conto della parte che abbia effettivamente subito la perdita.

Richard Mabane ha agito per i ricorrenti per il carico vincitori, SIAT, assistito da Alessio Sbraga.

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



RICHARD MABANE

Partner, Londra

T +44 (0)20 7264 8505

E richard.mabane@hfw.com



ALESSIO SBRAGA

Senior Associate, Londra

T +44 (0)20 7264 8768

E alessio.sbraga@hfw.com

hfw.com

© 2018 Holman Fenwick Willan LLP. All rights reserved.

Whilst every care has been taken to ensure the accuracy of this information at the time of publication, the information is intended as guidance only. It should not be considered as legal advice. Holman Fenwick Willan LLP is the Data Controller for any data that it holds about you. To correct your personal details or change your mailing preferences please contact Souhir Jemai on +44 (0)20 7264 8415 or email souhir.jemai@hfw.com