

THE *OCEAN VICTORY* – L'ULTIMA PAROLA DEI GIUDICI IN MERITO ALLA SICUREZZA DEL PORTO DI KASHIMA



Più di dieci anni dopo l'affondamento e la conseguente perdita totale della *OCEAN VICTORY* nel porto giapponese di Kashima, l'ultima parola sulla sicurezza del porto ai sensi del charterparty è stata data dalla Suprema Corte lo scorso 10 maggio. Ribadendo la decisione della Corte d'Appello, la Suprema Corte ha ritenuto all'unanimità che il porto di Kashima non fosse "unsafe" e che non vi fosse alcuna violazione della garanzia di porto sicuro ("safe port warranty") da parte dei noleggiatori. La corte ha analizzato anche come le disposizioni sulla copertura assicurativa contenute nel contratto di noleggio a scafo nudo incidano sui diritti delle parti, nonché la possibilità, in capo al noleggiatore a tempo, di limitare la sua responsabilità.

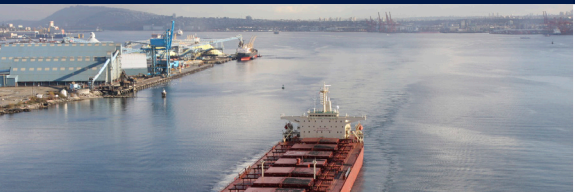
I fatti

Nel settembre 2006, alla Ocean Victory fu richiesto dai noleggiatori di scaricare un carico di ferro a Kashima in Giappone. La nave

ormeggiò alla banchina del porto utilizzata per lo scarico delle materie prime e iniziò lo scarico, che venne interrotto a causa del maltempo. Le condizioni meteorologiche peggiorarono rapidamente: l'ormeggio fu colpito da onde lunghe considerevoli e forti venti provenienti da nord-ovest, superiori a Forza 9 della Scala Beaufort. Il 24 ottobre, il Comandante decise di lasciare la banchina e mettersi in mare, ma perse il controllo della nave, mentre usciva dal porto. La nave fu spinta indietro nella parete del frangiflutti e vi fu una perdita totale. Gli assicuratori corpo della nave, surrogatisi nei diritti dell'assicurato, proposero un reclamo per oltre US\$135 milioni contro i noleggiatori a tempo, girato ai sub-noleggiatori per violazione della garanzia di porto sicuro contenuta nei rispettivi contratti di noleggio.

La decisione di primo grado

In primo grado, il giudice Teare concluse che il porto di Kashima fosse "unsafe" poiché non aveva un sistema che garantisse alle navi, che necessitano di lasciare il porto a causa di condizioni meteorologiche avverse, di poterlo



fare in sicurezza, oltre al fatto che una navigazione sicura fuori dal porto richiedesse una più che buona navigazione e arte marinaresca. Di conseguenza, ritenne che vi fosse stata una violazione della garanzia di porto sicuro, rigettando le argomentazioni dei noleggiatori, in base alle quali, quand'anche il porto fosse stato "unsafe", la perdita era stata causata dalla negligenza del Comandante. Ugualmente, venne rigettata la tesi difensiva dei noleggiatori secondo cui la clausola 12 del formulario BARECON 89 tra i proprietari della nave ed i suoi noleggiatori a scafo nudo ("demise charterers") escludesse un diritto di recupero, a valle di una catena di contratti di noleggio, dei noleggiatori a scafo nudo rispetto alle perdite assicurate ('la questione della recuperabilità').

La Corte di Appello

In secondo grado, la Corte di Appello ritenne che le condizioni che interessarono il porto di Kashima durante l'incidente costituissero una circostanza eccezionale ("abnormal occurrence") e che pertanto non vi fosse alcuna violazione della garanzia di porto sicuro. Anche se non era tenuta a farlo, la corte espresse anche alcune osservazioni sulla questione della recuperabilità, concludendo che la clausola 12 del formulario BARECON 89, che obbligava i noleggiatori a scafo nudo a stipulare e pagare un'assicurazione per rischi marine e per il rischio guerra, a beneficio congiunto di entrambe le parti del contratto, rifletteva l'intento delle parti di avere una copertura assicurativa nel caso di una perdita o un danno alla nave dovuto a un rischio marine. Di conseguenza, le parti erano d'accordo a rivolgersi all'assicuratore per ottenere un indennizzo piuttosto che agire l'una contro l'altra, e una volta pagati i soldi dall'assicurazione, le parti erano libere da reciproche responsabilità ed il noleggiatore a scafo

nudo non aveva ulteriore responsabilità da trasmettere a valle della catena dei contratti di noleggio.

La sentenza della Corte d'Appello venne successivamente appellata dinanzi alla Suprema Corte sia per quanto riguarda la questione della sicurezza del porto che della recuperabilità. Altresì, i noleggiatori sostennero che avevano il diritto di limitare la propria responsabilità, ai sensi della Convenzione del 1976 sulla Limitazione della responsabilità in materia di crediti marittimi, rispetto alla perdita/danno alla nave.

La decisione della Suprema Corte

In relazione alla questione della sicurezza del porto, la Suprema Corte, rigettando il ricorso, si è trovata d'accordo con la Corte d'Appello sul fatto che la simultanea coincidenza di una combinazione critica di forti venti e onde lunghe, che si sono avuti presso il porto quel giorno, ha costituito un evento anormale ("abnormal occurrence"). La corte ha ritenuto che anormale ("abnormal") debba essere inteso nel suo significato naturale, che lascia intendere qualcosa di raro e inaspettato, qualcosa di ben lontano dal normale e fuori dall'ordinario. In questo caso, la combinazione di particolari condizioni meteorologiche aveva generato un evento raro che, infatti, non aveva precedenti nella storia di quel porto. Inoltre, aveva anche natura eccezionale per la rapidità con cui era progredito, la durata e la gravità. Le condizioni furono pertanto ritenute "abnormal".

Avendo la Corte deciso in favore dei noleggiatori sulla questione relativa alla sicurezza del porto, non vi era necessità di esprimersi sulla recuperabilità e sulla limitazione. Tuttavia, data l'importanza di queste questioni, la Suprema Corte le ha esaminato entrambe ed ha osservato quanto segue.

Sulla questione della recuperabilità, con una maggioranza di tre su due, la Suprema Corte ha convenuto con i giudici della Corte di Appello che lo schema della clausola 12 del formulario BARECON 89 doveva essere inteso come esaustivo e che riparazioni e perdite totali dovevano essere trattate in conformità con la clausola 12. Non era plausibile suggerire che, nonostante l'assicurazione avesse fornito la soluzione, le parti avevano inteso che gli armatori facessero valere la violazione e chiedessero i danni per la perdita dello scafo ai noleggiatori a scafo nudo.

L'accordo implicito nello schema della coassicurazione era che non si fossero reclami tra i co-assicurati. I giudici dissenzienti (Lord Clarke e Lord Sumption) non hanno ritenuto che la clausola 12 fosse un regime completo ("complete code") per tutte le perdite assicurate, come un problema di costruzione. Vi era una chiara ed espressa garanzia di porto sicuro nella clausola 29 che non conteneva alcuna esenzione di responsabilità per la violazione, come ci si sarebbe aspettati se la clausola 12 fosse stata un "complete code". Altresì la clausola 13, che obbliga gli armatori a pagare per l'assicurazione e che era stata eliminata in questo contratto in favore della clausola 12, espressamente affermava che gli armatori non avevano alcun diritto di risarcimento nei confronti dei noleggiatori a scafo nudo per una perdita assicurata. Qualora la clausola 12 avesse avuto lo stesso fine della clausola 13, avrebbe anche avuto lo stesso wording.

Per quanto riguarda la questione della limitazione, la Suprema Corte all'unanimità ha affermato che la decisione nel caso "CMA DJAKARTA" costituisse una buona legge e pertanto resta fermo il fatto che i noleggiatori non possono limitare la loro responsabilità per la perdita della nave nei confronti del proprietario.



...La combinazione di particolari condizioni meteorologiche aveva generato un evento raro che, infatti, non aveva precedenti nella storia di quel porto. Inoltre, aveva anche natura eccezionale per la rapidità con cui era progredito, la durata e la gravità. Le condizioni furono pertanto ritenute "abnormal"."

RICHARD MABANE, PARTNER

Il nostro punto di vista

Il punto chiave nella decisione della Suprema Corte era il fatto che si trattasse di una combinazione di fattori di per sé già rari. La mancanza di una valutazione del rischio, da parte del porto, inerente al rischio di questa improbabile combinazione di cause, non inficiava la questione.

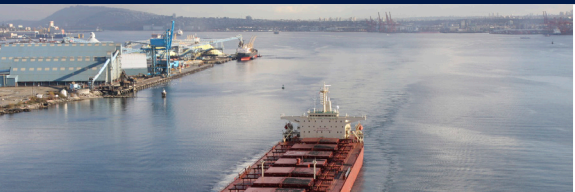
Ad ogni modo, la conferma della Suprema Corte sulla sicurezza del porto di Kashima, nell'ambito del caso dell'OCEAN VICTORY, allevierà le preoccupazioni dei noleggiatori e dei loro assicuratori, che possono contare sulla tradizionale condizione di allocazione del rischio in base alla quale non risponderanno per situazioni inaspettate, invece tali rischi ricadranno sugli armatori e sui loro assicuratori corpo.

La decisione sulla questione della recuperabilità in relazione alla clausola sul regime assicurativo potrebbe avere più ampie implicazioni nei contratti che prevedono una copertura assicurativa. In un precedente articolo sulla decisione della Corte d'Appello, era stato detto che quei noleggiatori e sud-noleggiatori che si trovino in

una catena di contratti di noleggio in cui il noleggiatore a scafo nudo si è impegnato a pagare l'assicurazione a beneficio proprio e dei proprietari, effettivamente non incorreranno a spese nel caso di inadempimento della garanzia di porto sicuro ed invero per ogni altro inadempimento del contratto di noleggio in merito a perdite assicurate. Qualora la Suprema Corte avesse dichiarato che il porto di Kashima era "unsafe", i noleggiatori invero avrebbero evitato la responsabilità alla luce delle disposizioni sulla copertura assicurativa congiunta. Tuttavia, la Suprema Corte ha lasciato aperta la possibilità che l'assicurazione congiunta possa essere aggirata qualora gli assicuratori corpo abbiano proposto un reclamo quali depositari della nave in virtù del diritto di possesso dei noleggiatori a scafo nudo e/o in virtù di un diritto oggetto del contratto. Tuttavia, nessun reclamo di tale tipo era stato proposto, e pertanto non vi era possibilità per gli assicuratori corpo di avanzare questa tesi.

Sebbene possiamo avere adesso la parola finale dei giudici sulla questione della sicurezza del porto di Kashima e

debba essere accantonata la leggera speranza che un noleggiatore possa limitare la propria responsabilità per perdita o danni verso gli armatori, l'ultima parola sulla questione della recuperabilità probabilmente non è ancora stata data, vista la porta lasciata aperta dalla Suprema Corte sulla base alternativa di un reclamo, nel contratto di deposito contro il noleggiatore e le argomentazioni convincenti che hanno dissentito sulla questione.



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 oltre 450 avvocati distribuiti negli uffici presenti in Australia, Asia, Medio Oriente, Nord e Sud America. Per informazioni relative a problematiche inerenti ai trasporti marittimi che coinvolgono altre giurisdizioni, si prega di contattare:

Stanislas Lequette

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

Pierre Frühling

Partner, Bruxelles
T: +32 (0) 2643 3406
E: pierre.fruhling@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

Ziad El-Khoury

Partner, Beirut
T: +961 3 030 390
E: ziad.elkhoury@hfw.com

Wissam Hachem

Partner, Riyad
T: +966 11 276 7372
E: wissam.hachem@hfw.com

Rula Dajani Abuljebain

Partner, Kuwait
T: +965 9733 7400
E: rula.dajaniabuljebain@hfw.com

Yaman Al Hawamdeh

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

Paul Apostolis

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

Christopher Chan

Partner, Hong Kong
T: +852 3983 7638
E: christopher.chan@hfw.com

Nick Poynder

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

Hazel Brewer

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

Gavin Valley

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

Stephen Thompson

Partner, Sydney
T: +61 (0)2 9320 4646
E: stephen.thompson@hfw.com

Glenn Legge

Partner, Houston
T: +1 (713) 706-1941
E: glenn.legge@hfw.com

Jeremy Shebson

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

Avvocati del commercio internazionale

hfw.com

© 2017 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 Souhir Jemai al +44 (0)20 7264 8415 o all'indirizzo email souhir.jemai@hfw.com.

Houston San Paolo Londra Parigi Bruxelles Ginevra Pireo Beirut Riyad Kuwait Dubai
Singapore Hong Kong Shanghai Perth Melbourne Sydney