



I RECENTI CONFLITTI CIVILI IN EGITTO, LIBIA E MEDIO ORIENTE

London

Paris

Rouen

Brussels

Geneva

Piraeus

Dubai

Hong Kong

Shanghai

Singapore

Melbourne

Sydney

Le recenti manifestazioni civili e l'inaspettato cambiamento del panorama politico in Tunisia ed Egitto, si sono diffusi in Libia ed hanno raggiunto adesso il Bahrain, lo Yemen ed altri paesi medio orientali. La Libia, il primo esportatore di petrolio ad essere colpito, ha subito le manifestazioni più violente, trasformatesi in un conflitto armato che rischia di diventare una vera e propria guerra civile, con un conseguente vuoto politico che si protrarrà sino alla ricostruzione di un governo stabile.

Operatori finanziari ed investitori che hanno seguito i disordini scatenatesi in Egitto e Tunisia con preoccupazione, hanno tuttavia mostrato maggiore turbamento per quelli sviluppatasi in Libia. La paura è che, nonostante l'interrotta produzione libica - pari a circa 1.6 milioni di barili al giorno - non possa creare insufficienza dell'approvvigionamento petrolifero mondiale, le manifestazioni possano distribuirsi a breve anche in Algeria, Kuwait ed Emirati Arabi, e che possano riflettersi sull'aumento del costo del petrolio stesso, influenzando, pertanto, sull'economia globale.

Quanto segue vuole essere un sintetico e generale commento, dal punto di vista del diritto inglese, su quegli aspetti che possano essere di maggiore interesse per gli operatori marittimi e commerciali (aspetti in merito ai quali, tuttavia, raccomandiamo sempre la necessità di un appropriato parere legale).

Sospensione dei servizi portuali e ritardi

Per quanto ci risulta, il porto di Tripoli, così come molti altri porti Libici, sono al momento chiusi per chiari motivi pratici. In questo momento, pare che i conflitti stiano diffondendosi lontano dall'area portuale. Ad ogni modo, pare che tutte le operazioni di caricazione o scarica siano al momento sospese. Ritardi sporadici presso i porti egiziani sembrano poter continuare sino a che la stabilità politica sia rientrata.

Coloro che abbiano navi noleggiate che debbano essere caricate in un porto nel quale i servizi di caricazione siano sospesi, potrebbero incorrere in responsabilità per controstellie. Alcuni armatori, temendo un lungo periodo di controstellie



(soprattutto qualora la rata per le stalle sia bassa) e / o la possibilità che le stalle / controstalle siano interrotte per effetto di una clausola specifica nel contratto, potrebbero decidere di non presentare la loro nave entro il *laycan period*, permettendo al noleggiatore di cancellare il contratto. In altri casi, potrebbe convenire ad entrambe le parti di terminare il contratto per mutuo consenso, concordando i termini necessari a tal fine, per evitare la lunga attesa di una nave per un tempo indeterminato.

Per quanto riguarda l'interruzione delle stalle / controstalle, anche se il contratto di noleggio include una clausola di forza maggiore, questa potrebbe non essere d'ausilio e potrebbe non interrompere il trascorrere del tempo o le controstalle, a meno che, sia nella clausola di forza maggiore suddetta che in altre clausole, vengano utilizzati termini precisi per renderne possibile l'applicazione. Inoltre, l'interruzione delle stalle o delle controstalle potrebbe sussistere solo laddove si presenti la specifica circostanza menzionata nella clausola di forza maggiore stessa.

Deviazione

Molti dei più importanti operatori stanno rifiutandosi di fare scalo nei porti libici al fine di evitarne i disagi, mentre altri hanno deviato il viaggio in modo tale da evitare sia l'Egitto che la Libia, chiudendo, in certi casi, i loro uffici locali.

Laddove il carico sia stato deviato verso altra destinazione, le compagnie di trasporto marittimo potrebbero decidere di addebitare i costi aggiuntivi derivanti dalla scelta suddetta ai propri clienti.

In caso di deviazione del viaggio, le parti dovranno valutare attentamente la clausola contrattuale "*liberty to deviate*" così come per i termini applicabili in caso di guerra o insurrezione, al fine di valutare se possa essere applicata nelle attuali circostanze e specialmente se le navi debbano attraccare in porti Egiziani, dove i conflitti non sono estesi a tutto il territorio nazionale e circa i quali il Joint War Committee Inglese ha emesso un responso molto misurato. Diversa, invece, la situazione in Libia, la quale è stata aggiunta, il 3 marzo 2011, alle zone elencate per Hull, War, Strikes, Terrorism and Related Perils. La deviazione di una nave deve corrispondere ad un genuino tentativo di evitare un pericolo o un'emergenza, e deve essere posto in essere in buona fede, non arbitrariamente o irragionevolmente.

Rischi Guerra

Coloro che abbiano in essere un contratto di noleggio per un viaggio in Libia, dovrebbero controllare le clausole rischi guerra nei loro contratti. Le definizioni VOYWAR 2004 e CONWARTIME 2004 di Rischi Guerra includono ribellione e agitazione civile e gli armatori, pertanto, possono legittimamente rifiutarsi di seguire gli ordini dei noleggiatori di procedere verso un porto dove, secondo il ragionevole parere del Comandante della nave o dell'armatore stesso, la nave, l'equipaggio, il carico o altre persone sulla nave potrebbero essere in pericolo. Laddove i noleggiatori abbiano la possibilità di scegliere un porto tra altri, gli armatori possono, in certe circostanze, disporre che le operazioni di scarica avvengano in un porto sicuro di loro scelta, laddove i noleggiatori non nominino un porto sicuro in via alternativa.

I costi aggiuntivi e le perdite subite in cui gli armatori possono incorrere come risultato di un ordine dei noleggiatori, potrebbero essere recuperati attraverso il diritto di indennizzo o un reclamo per danni.

Forza maggiore

Coloro che abbiano difficoltà ad adempiere ad un contratto per via dei conflitti verificatisi in Egitto o Libia, devono controllare se il contratto in questione contenga una clausola di forza maggiore. In caso positivo, le parti potrebbero essere liberate dalle loro obbligazioni per l'effetto di eventi straordinari o circostanze che siano al di fuori del loro controllo. Se una clausola di forza maggiore non sia inclusa, la legge Inglese non prevede implicitamente un'eccezione di forza maggiore a beneficio della parte inadempiente. In questo caso, una parte che sia incapace di adempiere potrebbe fare affidamento sulla dottrina della frustration (si veda in seguito). Se il contratto invece contiene la clausola suddetta, la parte che vorrebbe avvalersene deve dimostrare che le circostanze della fattispecie ricadano strettamente in quanto previsto dalla clausola. Se la clausola è ambigua, l'ambiguità medesima verrà risolta contro la parte che tenti di affidarsi. Tuttavia, può risultare difficile individuare e dimostrare le circostanze precise che sono necessarie, dal momento che queste dipendono da caso a caso e pertanto possono essere molto varie. Ad esempio, queste possono includere difficoltà nella produzione, problemi di trasporto, insufficienza di forza lavoro o imposizione governativa di coprifuoco. Una di queste circostanze può ricadere nell'obiettivo di una clausola di forza maggiore solamente se ivi sono stati inclusi i termini precisi necessari.



Annullamento contrattuale / 'Frustration'

Un contratto può essere annullato qualora si verifichi un evento che non sia dovuto a colpa delle parti e che non sia previsto nel contratto (per esempio, nella clausola di forza maggiore) e laddove l'evento stesso modifichi profondamente la natura (non semplicemente il costo) o la possibilità di adempimento contrattuale. La 'Frustration' si verifica raramente. Un contratto, infatti, può essere annullato per 'Frustration' quando il rendimento oramai possibile sia radicalmente differente da quello originariamente concepito dalle parti al momento della stipulazione del contratto, ovvero il contratto medesimo sia divenuto impossibile da adempiere. Un contratto per la vendita di cereali ad un compratore egiziano, per fare un esempio, difficilmente potrà essere annullato solamente se problemi di trasporto o finanziari abbiamo reso l'adempimento significativamente più difficile o più costoso. Come altro esempio, la chiusura del Canale di Suez potrebbe rendere un contratto più difficile o costoso da adempiere, ma difficilmente potrebbe ascriversi in una causa di frustration.

Assicurazione

I trasportatori, probabilmente, cercheranno di far passare il costo assicurativo per ogni ulteriore rischio guerra come sovrapprezzo, ed alcuni contratti di noleggio potrebbero consentire agli armatori di recuperare i costi medesimi dai noleggiatori. Nonostante gli assicuratori carico possano avere preoccupazioni per potenziali perdite, danni o deterioramento per i beni che debbano essere trasportati via terra o che siano conservati in magazzino, sembra che - almeno per il momento

- il rischio di danno dovuto alle sommosse sia limitato, e la situazione corrente non abbia un grave impatto sull'assicurazione del carico. Tuttavia, gli operatori del settore commerciale, dovranno verificare che la loro assicurazione possa coprire il genere di rischi cui potrebbero incorre in Libia o Egitto, e per un periodo sufficiente di tempo per consentire di coprire anche eventuali ritardi.

Interruzione del sistema bancario
Il commercio con società egiziane o libiche ha subito gravi disagi, dal momento che le banche dei suddetti paesi sono state fortemente colpite. Questo ha causato difficoltà nei confronti di fornitori e caricatori rimasti impagati, specialmente quando i beni siano già in viaggio per la destinazione prevista, e nei confronti di quei compratori cui per contratto sia richiesto un pagamento puntuale.

Venditori

Dal punto di vista del venditore, il pagamento ai sensi di una lettera di credito non risulta così semplice; se la banca emittente si trova in Egitto o Libia, infatti, i venditori potrebbero avere difficoltà a presentare documenti od ottenere il pagamento. In queste circostanze, è probabile che le banche cercheranno di avvalersi dell' art 36 del UCP 600 che stabilisce che le banche non si assumono alcuna responsabilità per le conseguenze dovute all'interruzione dei loro servizi a causa delle sommosse civili, o comunque qualsiasi causa che sia al di fuori del loro controllo.

Crediti che siano scaduti durante l'interruzione dei servizi suddetta, non verranno onorati o negoziati, pure quando le banche ritorneranno ad un servizio normale.

In queste circostanze, laddove vi sia una *advising bank* al di fuori dell'Egitto, ed il venditore presenti documenti a quella banca in tempo, la banca emittente sarà obbligata a procedere al pagamento nel momento in cui la causa di forza maggiore sia terminata.

Se una *confirming o negotiating bank* si trova al di fuori di Libia o Egitto, il venditore dovrebbe poter ottenere il pagamento a fronte della presentazione dei documenti necessari a questa stessa banca. Ove la banca suddetta si trovi in Egitto o Libia, ma la banca emittente sia all'esterno di questi paesi, il venditore potrebbe non essere in grado nemmeno di presentare la documentazione necessaria. Se possibile, potrebbe presentarla direttamente alla banca emittente.

Compratori

Anche i compratori stanno subendo disagi dovuti alla sospensione dei servizi bancari. In particolar modo, coloro per i quali la tempistica del pagamento dei beni costituisca termine essenziale del contratto. È difficile che clausole di forza maggiore possano essere chiamate in ausilio del compratore che non disponga il pagamento in tempo. Salvo che il contratto richieda che il pagamento venga disposto da una banca egiziana o libica, il compratore sarà obbligato a fare in modo che il pagamento avvenga attraverso altre banche.

Per qualsiasi tipo di informazione si prega di contattare **Richard Mabane** all'indirizzo richard.mabane@hfw.com o al numero telefonico +44 20 72648505 (diretto) o al numero +44 7881827952 (cellulare).

Avvocati del Commercio Internazionale

HOLMAN FENWICK WILLAN LLP
Friary Court, 65 Crutched Friars
London EC3N 2AE
T: +44 (0)20 7264 8000
F: +44 (0)20 7264 8888

© 2011 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.

hfw.com