

# BOLLETTINO MARITTIMO – EDIZIONE SPECIALE: SENTENZA DEFINITIVA OW



**La sentenza emessa questa mattina dalla Supreme Court ha rigettato all'unanimità l'appello presentato dagli armatori della 'RES COGITANS', PST Energy ('armatori') contro OW Bunker Malta ('OWBM').**

## I Fatti

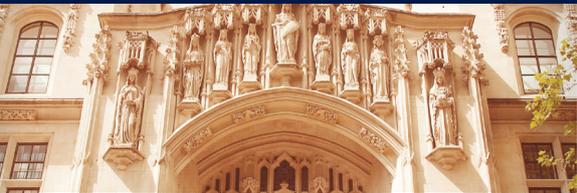
Volendo brevemente ricapitolare i fatti, il 31 ottobre 2014, gli armatori della 'RES COGITANS' presentarono un ordine per la fornitura di combustibile a OW Bunker Malta Ltd ('OWBM'), parte del gruppo OW Bunker. Questi, nella medesima data, inviarono conferma dell'ordine, specificando OWBM come venditore, e prevedendo la data di consegna per il 2 o il 4 novembre 2014.

L'ordine specificava che il pagamento sarebbe stato effettuato entro 60 giorni dalla data di consegna su presentazione della fattura di OWBM e che la transazione sarebbe stata soggetta ai termini e alle condizioni di OW Bunker del 2013. La Banca ING risultava la cessionaria del pagamento. OWBM aveva a sua volta disposto un sub-ordine presso la società madre, OW Bunker & Trading A.S. ('OWBAS') che, a sua volta, lo aveva disposto presso Rosneft Marine (UK) Limited ('RMUK'), il quale, a sua volta, lo aveva disposto presso RN Bunker Ltd, società

che fornì fisicamente il carburante alla nave a Tuapse, Mar Nero, il 4 novembre 2014.

Il pagamento venne effettuato nei confronti di quest'ultima società, ma la catena si interruppe qui, dal momento che RMUK non ricevette il pagamento da OWBAS, ed OWBAS non lo ricevette da OWBM. Nel novembre del 2014, il gruppo OW Bunker, come noto, crollò.

Gli armatori depositarono un reclamo contro OWBM ed ING sostenendo che (i) tutti i contratti della catena contenessero ciascuno la clausola relativa alla '*retention of title*' (ossia la clausola di riserva della proprietà sui beni da parte del venditore, sino all'adempimento del pagamento del prezzo contrattualmente previsto, da parte del compratore) (ii) il pagamento del carburante non fosse stato effettuato da OWBM, (iii) OWBM non avesse mai esercitato il diritto di proprietà sul carburante, e (iv) pertanto, detto diritto non sarebbe, allo stesso modo, mai stato trasmesso agli armatori, e gli armatori non dovevano pagare OWBM.



## Arbitrato – Appello alla High Court

L'iniziale arbitrato si concluse a favore di OWBM, ed il successivo appello dinanzi alla High Court venne rigettato, in quanto il giudice ritenne che l'effetto della clausola relativa alla *'retention of title'*, combinata con l'imminente distruzione del carburante, avrebbe materialmente alterato la natura del contratto, concordando con il collegio arbitrale che il contratto medesimo non corrispondesse ad un contratto di vendita di beni. Esso corrispondeva, invero, ad un contratto tramite il quale OWBM doveva organizzare una spedizione di carburante alla nave degli armatori, ed assicurare che il vero proprietario dei bunker consentisse al loro consumo, in pendenza di pagamento.

## Decisione della Corte d'Appello

La Corte d'Appello accettò che la formulazione del contratto suggerisse una vendita di beni, ma ritenne che i termini del contratto (ed in particolare (i) l'accordo relativo al credito a 60 giorni (ii) il trasferimento della proprietà solo al momento del pagamento, e (iii) il diritto, in capo agli armatori, di usare il carburante per la propulsione della nave a partire dal momento della sua consegna) indicassero non un contratto per il trasferimento della proprietà nella totalità del carburante ma, al contrario, un contratto per la consegna dello stesso che gli armatori avrebbero potuto usare immediatamente e pagare alla scadenza del periodo di credito.

Anche se sentenze precedenti avevano ritenuto che contratti riportanti la clausola di retention of title rientrassero nell'accezione di contratti per la vendita di beni ai sensi del Sale of Goods Act 1979 (SOGA), pure in casi dove al compratore era stato dato il permesso di usare o disporre i beni, queste

sentenze erano da distinguersi dalla fattispecie per il fatto che nessuna di esse avesse preso in considerazione la questione del passaggio di proprietà retroattivo nel momento in cui le merci avessero cessato di esistere (ossia, dopo il consumo del carburante).

## L'Appello dinanzi alla Supreme Court

L'appello, impugnato nel luglio 2015, è stato in data odierna rigettato dalla Supreme Court.

Le seguenti questioni erano state sottoposte alla Supreme Court:

1. Il contratto risultava essere un contratto di vendita di beni ai sensi della sezione 2(1) del SOGA?
2. In caso negativo, il contratto sarebbe stato soggetto a termini impliciti secondo cui OWB avrebbe dovuto adempiere alle sue obbligazioni nei confronti del proprio fornitore, in particolare attraverso il pagamento tempestivo dei bunkers?
3. La sentenza d'appello *F G Wilson (Engineering) (NI) Ltd v John Holt & Co (Liverpool) Ltd* [2014] 1 WLR 2365 (*'Caterpillar'*) deve essere rigettata? In detta sentenza, la Corte d'Appello aveva stabilito che il venditore non potesse costringere al pagamento ai sensi della sezione 49(1) del SOGA, laddove il titolo di proprietà venisse riservato, in pendenza di pagamento.

La Corte ritenne che la sezione 49(1) del SOGA non potesse essere interpretata come un codice completo per quelle situazioni in cui il prezzo potrebbe essere recuperabile, rigettando la sentenza nel caso *Caterpillar* su detto punto, qualora necessario.

La Corte ha chiarito inoltre che, anche laddove OWBM fossero stati obbligati a trasferire la proprietà dei bunkers rimasti al termine del periodo di credito, il contratto non si sarebbe potuto definire un contratto di vendita di beni.

In altre parole, la decisione della Corte d'Appello, secondo cui il SOGA avrebbe trovato applicazione a quei bunkers rimasti non consumati alla fine del periodo di credito, non venne accettata.

In quanto tale, il reclamo da parte di OWBM deve essere visto come un semplice recupero del credito, dal momento che la predetta possibilità di consumare il carburante prima del pagamento era stata ottenuta da OWBM da fornitori fisici, rafforzando significativamente la posizione di OWBM ed ING, che vantava anche un reclamo per danni.

## Commento

Alla luce della decisione della Supreme Court, armatori e noleggiatori dovrebbero considerare con cautela ed in modo prudente la formulazione dei futuri contratti di fornitura di carburanti, al fine di tutelarsi al meglio qualora dovesse sorgere una simile insolvenza da parte di un fornitore di carburante intermedio, ed i relativi problemi che potrebbero insorgere.

La prossima controversia dinanzi alla Corte potrebbe essere relativa all'alto livello di interessi reclamati da ING / OWBM sulle forniture di carburante non pagate. Vi terremo debitamente informati.



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 Vallely**

Partner, Melbourne  
T: +61 (0)3 8601 4523  
E: gavin.vallely@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](http://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](mailto:craig.martin@hfw.com).

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