

EBOLA: RISCHI E CONSEGUENZE NEL SETTORE MARITTIMO



Lo scoppio dell'ebola nell'Africa occidentale pone vari possibili problemi per lo shipping, soprattutto per le navi che fanno scalo nei Paesi maggiormente a rischio.

Situazione Attuale

Si tratta dell'epidemia più grave di ebola dalla sua scoperta avvenuta nel 1976 nella Repubblica Democratica del Congo (all'epoca Zaire). In tutto, ci sono già stati oltre 1.500 morti e migliaia di persone infettate.

Il virus è scoppiato nuovamente a febbraio del 2014 nella Guinea; si è poi esteso in due Paesi confinanti: Liberia e Sierra Leone. Il Paese più colpito è stato la Liberia, con 624 morti e 1.082 casi. Il 25 luglio, la Nigeria ha confermato il suo primo caso, e registra per ora almeno 16 casi e 5 morti. Il 26 agosto, il Ministro della Sanità nella Repubblica Democratica del Congo ha annunciato lo scoppio del virus nella provincia di Equateur, con 24 casi sospetti e 13 morti.

La malattia non si trasmette per via aerea ma si diffonde con il contatto delle persone con liquidi organici, come sudore e sangue, di soggetti infettati dal virus. Come notato dall'Organizzazione Mondiale della Sanità, quest'epidemia è stata aggravata dalla mobilità delle giovani generazioni dell'Africa occidentale, che si spostano rapidamente. Inoltre, il controllo degli eventuali successivi contagi è stato

reso difficile dai deficit delle strutture sanitarie nei Paesi colpiti, e dall'ignoranza delle persone esposte al virus.

Effetti sull'Industria Marittima

Per quanto riguarda lo shipping, già due viaggi di portarinfuse, che dovevano caricare bauxite a Kamsar in Guinea durante il mese di settembre, sono stati cancellati, perché gli armatori hanno preferito non correre il rischio di divieto di scalo nei porti successivi. Questo dopo che il porto di Abidjan in Costa d'Avorio aveva annunciato un divieto di attracco per navi provenienti dai Paesi colpiti dal virus (un divieto che è durato però solo 2 giorni, dal 12 al 14 Agosto).

Maersk Line, che opera in Africa occidentale usando navi Wafmax di 4,500 teu, ha cercato di accorpate in un servizio i scali nei Paesi colpiti, togliendo Freetown e Conakry dal servizio WAF13, e aggiungendoli invece al servizio WAF7, che copre anche Monrovia. In questo modo, è riuscita a mantenere i scali nei Paesi colpiti.



...l'armatore, nella sua qualità di datore di lavoro, avrà quasi sicuramente un dovere di diligenza nei confronti dell'equipaggio...

RICHARD MABANE, PARTNER

In via ufficiosa, le autorità nigeriane hanno detto che navi provenienti dal Guinea, Sierra Leone e Liberia possano *non* essere accettate per l'attracco in porti nigeriani, anche se non vi è stato alcun avviso ufficiale a tal riguardo.

Nel Gabon, invece, dopo un incontro del 14 agosto, un avviso ufficiale è stato pubblicato dall'*Office des ports et rades*, confermando che navi provenienti dai Paesi dove l'epidemia è presente e che non hanno a bordo una persona di nazionalità Gabonese non potranno visitare i loro porti.

In Argentina, i piloti locali nella zona del River Plate hanno deciso di non andare a bordo di navi provenienti dai Paesi colpiti (per l'appunto, Guinea, Liberia, Nigeria e Sierra Leone) finché non saranno passati 30 giorni dalla partenza della nave dall'ultimo porto del relativo Paese.

Rischi per l'equipaggio

Qualunque sia il diritto applicabile ai contratti di lavoro dell'equipaggio, l'armatore, nella sua qualità di datore di lavoro, avrà quasi sicuramente un dovere

di diligenza nei confronti dell'equipaggio per evitare, o almeno minimizzare, il rischio di contagio dell'equipaggio dell'ebola, in quanto ragionevolmente possibile.

Gli operatori che fanno scalo nell'Africa occidentale dovrebbero visitare il sito dell'Organizzazione Mondiale della Sanità per l'aggiornamento sulla diffusione della malattia e sulle misure di controllo attualmente in vigore. La sezione DONs (Disease Outbreak News) è aggiornata quasi quotidianamente: <http://www.who.int/csr/don/en/>.

Tra le varie misure di prevenzione che un armatore può prendere, ci sono le seguenti:

1. assicurarsi che il Comandante sia consapevole dei rischi, di come il virus si trasmette, di come si riduce la possibilità di contagio, e che il medesimo abbia istruito l'intero equipaggio al riguardo;
2. valutare la possibilità di adottare specifiche misure di prevenzione sulla nave, come, ad esempio, maschere mediche, guanti di gomma, occhiali di protezione, gel alcolici e test di temperatura per persone che devono visitare la nave;
3. ordinare al Comandante di far rispettare in modo rigoroso i requisiti dell'ISPS della nave, per non consentire a persone non autorizzate di aver accesso a bordo durante l'intera permanenza nel Paese a rischio;
4. valutare la possibilità di ridurre al minimo, oppure negare completamente, sbarchi dell'equipaggio non strettamente necessari;
5. negare l'accesso a bordo della nave di persone non indispensabili, per esempio spostando in altri porti di differenti Paesi cambi di equipaggio o forniture di beni o servizi (bunker, approvvigionamenti ecc.) che comportino visite di persone a bordo;

6. monitorare molto attentamente la salute dell'equipaggio nel porto del Paese a rischio e, dopo la partenza, dare disposizioni all'equipaggio di comunicare immediatamente l'eventuale insorgenza di sintomi della malattia. Il periodo di incubazione è di 2 – 22 giorni, quindi i sintomi possano manifestarsi anche tre settimane dopo la partenza dal porto.

A livello puramente giuridico, un armatore può anche cercare di proteggere l'equipaggio nei termini contrattuali pattuiti per nuovi fissati, con una clausola su misura che gli dia il diritto di rifiutare ordini di attracco in porti di Paesi a rischio - per esempio quando, nel ragionevole giudizio del Comandante, uno scalo avrebbe l'effetto di esporre l'equipaggio ad un reale rischio di infezione di ebola - o che addirittura escluda completamente i Paesi colpiti dal trading range della nave, insieme ad altri Paesi in cui la malattia si propaghi in futuro, almeno per la durata dell'epidemia.

Esempi di clausole usate in passato per situazioni analoghe includono la clausola 15 del *Baltimexcharterparty 1939* (revisione del 1974) che statuisce che la nave non sarà costretta ad entrare in alcun luogo dove febbre o epidemie sono diffusi ("*any place where fever or epidemics are prevalent...*").

Più dettagliata, invece, è la clausola 46 del *Bimchemvoy 2008*: relativa a situazioni di "*severe epidemic, plague or infectious disease, or outbreaks of a similar nature as a consequence of which quarantine is imposed*", questa clausola conferisce sugli armatori ampi diritti di cancellare il contratto, rifiutare ordini o (nel caso di un range di porti previsti nel contratto) di chiedere l'indicazione di un altro porto sicuro.

Altre clausole su misura sono state redatte durante l'epidemia del SARS nel 2003.



Sicurezza del porto

Per adesso, non ci sono porti chiusi per via dell'ebola, anche se varie linee aeree hanno tolto alcuni servizi in aeroporti nei Paesi colpiti. Ad ogni modo, qualora la situazione dovesse peggiorare, ci potrebbero essere armatori che cercheranno di rifiutare ordini ad effettuare scali nei porti di Paesi colpiti dal virus, tenendo conto anche del dovere di diligenza nei confronti dell'equipaggio sopra ricordato.

Nel common law, il Comandante ha sempre diritto di rifiutare ordini per motivi di sicurezza della nave, un diritto che probabilmente si estende anche all'incolumità dell'equipaggio. Inoltre, nei contratti di noleggio a tempo, vi è normalmente una garanzia di porto sicuro che potrebbe avere rilevanza quando i rischi alla salute dell'equipaggio nel relativo porto siano reali e gravi nel momento in cui gli ordini sono impartiti.

Tuttavia, non è scontato che risulti facile rifiutare ordini in base a questi principi. In fin dei conti, il livello di rischio necessario per permettere ad un armatore di rifiutare gli ordini per mancanza di sicurezza del porto sarà una questione di fatto tecnica basata su prove scientifiche, tenendo conto del reale livello di pericolo presente nel porto stesso nello specifico momento e della possibilità di adottare varie misure di prevenzione, come quelle menzionate sopra.

Assumerà rilevanza anche la durata del contatto che ragionevolmente si può aspettare tra l'equipaggio e le persone di terra nelle operazioni programmate: naturalmente, vi è una notevole differenza tra una petroliera che effettua una rapida scarica *offshore* ed una portarinfuse che rimane a banchina per un lungo

periodo per la scarica di un carico *break bulk* con l'aiuto di numerosi stivatori locali a bordo della nave. Contatto col sudore di una persona infettata è uno dei modi di trasmissione del virus.

Nel caso di contratti di noleggio a tempo, un armatore che sia legittimato a rifiutare gli ordini dei noleggiatori avrà il diritto di chiedere loro ordini alternativi mentre, per contratti di noleggio a viaggio, risulta meno chiaro se i noleggiatori abbiano o meno un diritto di indicare un altro porto, e sarà necessario uno studio attento del contratto per accertare la relativa posizione giuridica.

Come menzionato sopra, un armatore può cercare di tutelarsi per viaggi futuri, inserendo nei contratti nuovi una clausola su misura adatta a conferire all'armatore un ampio diritto di rifiutare gli ordini dei noleggiatori, qualora essi comportino un reale rischio di contagio dell'equipaggio, oppure escludendo completamente i Paesi a rischio dal trading range della nave (almeno per la durata dell'epidemia).

Tempo Perso

Un aumento dell'epidemia potrebbe creare casi di congestione o ritardi nei porti dei Paesi duramente colpiti dal virus e ritardi negli scali nei porti successivi in altri Paesi, per misure di controllo o addirittura periodi di quarantena imposti dalle autorità locali, tenendo conto del potenzialmente lungo periodo di incubazione della malattia, che dura da 2 a 21 giorni.

In tali casi, sarà necessario uno studio attento dei termini del relativo contratto di noleggio per accertare quale parte debba pagare per il tempo perso.

A titolo meramente esemplificativo, una nave noleggiata sul formulario NYPE del 1946 potrebbe essere fuori nolo, sia per un periodo di quarantena (clausola 15 del contratto - the *LACONIAN CONFIDENCE* [1997] 1 Lloyd's Rep. 139) che nel caso di detenzione della nave da parte delle autorità locali per un caso sospetto di ebola nell'equipaggio, almeno qualora sia stata aggiunta la parola "whatsoever" (The *APOLLO* [1948] 82 Lloyd's Rep. 196).

Tuttavia, la nave potrebbe non andare fuori nolo qualora la quarantena o la detenzione della nave risultino essere conseguenze naturali del modo in cui i noleggiatori abbiano impiegato la nave (the *RIJN* [1981] 2 Lloyd's Rep. 267), non concretandosi, in tali casi, un evento fortuito.

Inoltre, qualora lo scalo al porto del Paese a rischio sia stato effettuato sulla base di un precedente contratto di noleggio a tempo, gli armatori potrebbero chiedere dai precedenti noleggiatori un indennizzo per le perdite successivamente subite, qualora siano una conseguenza naturale dei loro ordini di attracco nel porto del Paese a rischio, soprattutto quando il contratto è stato concluso prima che il rischio dell'ebola fosse noto nel relativo Paese.

Risoluzioni di Contratti

Potrebbero presentarsi anche situazioni in cui i noleggiatori vorrebbero risolvere un contratto di noleggio perché prevedono un lungo periodo di ritardo dovuto all'ebola, per esempio per un periodo di quarantena.

Tutto dipenderà dai termini del relativo contratto, ma, in genere, per giustificare la risoluzione di un contratto di noleggio, ci vorrebbe un ritardo sufficientemente lungo da portare alla "frustration" del contratto, che, quindi, in pratica nega il suo scopo commerciale. Difficilmente un periodo di quarantena potrebbe essere sufficiente per concretizzare una tale situazione, se non forse nel caso in cui si tratti di viaggio breve con un carico deperibile.

Nel common law, il Comandante ha sempre diritto di rifiutare ordini per motivi di sicurezza della nave, un diritto che probabilmente si estende anche all'incolumità dell'equipaggio.



Per ulteriori informazioni, si prega di contattare l'autore di questo bollettino:

Richard Mabane

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

L'ufficio di Londra di HFW fa parte di una rete internazionale di 13 uffici in 11 paesi. Per ulteriori informazioni in materia di diritto marittimo, si prega di contattare:

Guillaume Brajeux

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

Konstantinos Adamantopoulos

Partner, Bruxelles
T: +32 2 643 3401
E: konstantinos.adamantopoulos@hfw.com

Jeremy Davies

Partner, Ginevra
T: +41 (0)22 322 4810
E: jeremy.davies@hfw.com

Dimitri Vassos

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

Simon Cartwright

Partner, Dubai
T: +971 4 423 0520
E: simon.cartwright@hfw.com

Paul Aston

Partner, Singapore
T: +65 6411 5338
E: paul.aston@hfw.com

Paul Hatzler

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

Henry Fung

Partner, Shanghai
T: +86 21 2080 1000
E: henry.fung@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 2900
E: jeremy.shebson@hfw.com

Avvocati del commercio internazionale

hfw.com

© 2014 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 Dubai Shanghai Hong Kong Singapore Melbourne Sydney Perth