

LA OCEAN VICTORY:

CHIARIMENTO DELLA CORTE D'APPELLO SUL CONCETTO DI "CIRCOSTANZA ECCEZIONALE" INERENTE LA SICUREZZA DI UN PORTO



Il caso in questione concerne l'appello alla sentenza emessa lo scorso 30 luglio 2013 (e di cui abbiamo trattato nel nostro Bollettino dello scorso novembre 2013), dove la Corte ha stabilito l'insicurezza del porto ed il conseguente inadempimento da parte dei noleggiatori alla garanzia di porto sicuro, come specificata nel contratto di noleggio.

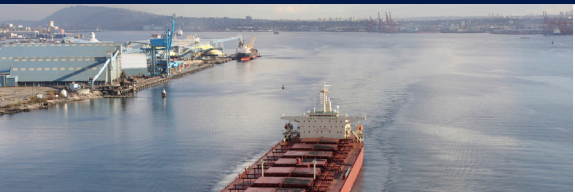
I Fatti

Per brevemente riassumere i fatti, la nave *OCEAN VICTORY*, una rinfusiera capesize, era stata noleggiata a scafo nudo dai suoi registered owners, Ocean Victory Maritime Inc (OVM) ad Ocean Line Holdings Ltd (OLH) per un periodo di 10 anni su un Barecon 89 modificato che prevedeva che la nave potesse essere impiegata solamente tra porti validi e sicuri ("only between good and safe ports").

OLH noleggiò a tempo la nave a parte convenuta, Sinochart, per "minimum 5 months maximum 7 months via safe anchorage(s), safe berth(s), safe port(s)", su di un formulario NYPE modificato. Sinochart, a sua volta, sub-noleggiò la nave ad una terza parte (Daiichi) per un "time charter trip via safe port(s) safe anchorages(s) South Africa", anch'esso su un NYPE modificato.

Nel settembre 2006, la *OCEAN VICTORY*, come per ordini dei noleggiatori, iniziò la discarica del carico di un minerale di ferro precedentemente caricato a Saldanha Bay, Sud Africa, nel porto di Kashima, Giappone. Al suo arrivo al porto di Kashima, la nave ormeggiò alla banchina ed iniziò a scaricare il carico, ma dovette interrompere la discarica date le avverse condizioni meteorologiche con forti raffiche di vento e pioggia battente. La situazione deteriorò rapidamente, ed il 24 ottobre una mareggiata e venti forza 9 della scala di Beaufort si abbattono sulla banchina, in circostanze che vennero discusse ampiamente in primo grado.

Il Comandante decise di lasciare la banchina per dirigersi in mare aperto ma, mentre usciva dal porto, perse il controllo della nave, che si incagliò. Dopo essersi incagliata, venne abbandonata dall'equipaggio e successivamente affondò, nonostante l'assistenza del Nippon Salvage sui termini LOF 2000. Alla fine, si spezzò. Fu una perdita totale.



Primo grado di giudizio

L'incidente diede origine ad un reclamo pari a US\$137.6 milioni nei confronti dei noleggiatori e sub-noleggiatori, per aver inadempito alla garanzia di porto sicuro contenuta nei rispettivi contratti di noleggio.

Parte attrice, gli assicuratori corpo e macchina, che avevano esperito l'azione in qualità di cessionari dei reclami sia di OVM che OLH, ritennero che l'incidente fosse stato causato dall'insicurezza del porto di Kashima ove Daiichi aveva ordinato che la nave si dirigesse. Daiichi e Sinochart (i noleggiatori) argomentarono che il porto in questione non fosse pericoloso e che un porto non potesse considerarsi non sicuro perché i suoi sistemi di protezione non possano resistere a qualsiasi possibile pericolo, essendo necessario solo un livello di sicurezza ragionevole, oltre a ragionevoli precauzioni. Inoltre, ritennero che, alla luce del fatto che nessuna nave era mai rimasta prima intrappolata in una combinazione di vento e onde all'ormeggio e condizioni avverse nel canale, sarebbe stato difficile criticare il porto per non aver stabilito un sistema di protezione contro un tale (non) rischio.

In primo grado la Corte concluse che l'incidente venne causato dall'insicurezza del porto dal momento che quest'ultimo non disponeva dei necessari sistemi di sicurezza per fare in modo che le navi che dovessero uscire dal porto in condizioni meteorologiche avverse (che rigettò potessero costituire una "circostanza eccezionale") potessero farlo in modo sicuro, oltre al fatto che la navigazione sicura richiedesse più che buona navigazione ed arte marinaresca.

Decise, pertanto, che vi fosse stato inadempimento della garanzia di porto sicuro, rigettando le argomentazioni dei noleggiatori.



Con la guida della Corte d'appello circa... se un evento costituisca o meno una "circostanza eccezionale", i noleggiatori ed i loro assicuratori possono adesso sentirsi più sicuri che la loro garanzia di sicurezza non imporrà in capo a loro la responsabilità per eventi inaspettati ed eccezionali...

RICHARD MABANE, PARTNER

L' Appello

Di seguito, le argomentazioni dei noleggiatori che vennero ammesse in appello:

1. Se vi fosse stato inadempimento della garanzia di porto sicuro ("la questione del porto sicuro").
2. Se la decisione del Comandante di procedere con la navigazione in condizioni estreme piuttosto che rimanere in banchina avesse interrotto la catena causale ("la questione del nesso causale").
3. Se, nella corretta interpretazione dei termini del contratto di noleggio a scafo nudo (demise charter), i noleggiatori a scafo nudo, che avevano assicurato la nave a loro spese, avessero qualche responsabilità nei confronti degli armatori con riguardo alle perdite assicurate, seppure dette perdite fossero state causate da un

inadempimento della garanzia di porto sicuro ("la questione della possibilità di recupero").

In relazione alla questione di porto sicuro, la Corte concesse l'appello, e concluse che le condizioni meteorologiche che colpirono Kashima il 24 ottobre avevano costituito una circostanza eccezionale. Pertanto, non vi era stato alcun inadempimento da parte dei noleggiatori della garanzia di porto sicuro.

In questo caso, la circostanza eccezionale su cui facevano affidamento i noleggiatori era costituita da due caratteristiche del porto manifestatesi il 24 ottobre e, per la precisione (i) una mareggiata di una forza tale che risultò pericoloso per la nave rimanere in banchina; e (ii) i venti che provenivano da nord / nord-est, ed erano così forti all'uscita del porto che avevano reso la navigazione pericolosa se non impossibile per una nave capesize ("la combinazione critica").



Invece di guardare alle caratteristiche particolari della combinazione critica separatamente e decidere se ciascuna di esse potesse considerarsi rara, o alle caratteristiche del porto, la Corte d'Appello ha convenuto con le argomentazioni dei noleggiatori che la questione fondamentale da prendere in considerazione era se la "simultanea coincidenza" di questi due elementi costituisse un evento eccezionale o una normale caratteristica del porto. Costituiva un evento imprevisto per una nave capesize ormeggiata a Kashima il fatto di ritenere necessario lasciare la banchina a causa del pericolo della mareggiata nel momento esatto in cui risultava pericoloso transitare lungo l'uscita? La Corte, inoltre, ha chiarito l'approccio da adottarsi per considerare se un evento costituisca o meno una "condizione eccezionale" e, cioè, che deve riflettersi "realisticamente e con riguardo a se l'evento abbia avuto luogo in modo sufficientemente frequente da divenire come tale una caratteristica del porto". In altre parole, doveva essere valutata la frequenza, regolarità e rilevanza degli eventi che si erano verificati, nella medesima combinazione, in passato, oltre che la possibilità che essi potessero nuovamente manifestarsi.

Quanto alla prova, la Corte rinvenne che la combinazione di mare grosso e burrasca non poteva definirsi un evento regolare né occasionale, bensì la definì come evento raro.

Il giudice Teare, infatti, ha sottolineato che la "combinazione dei due eventi era rara". La tempesta che si era abbattuta su Kashima il 24 ottobre aveva avuto carattere di eccezionalità anche in relazione al suo rapido evolversi, durata e gravità, e tutto questo portò la Corte a concludere che le condizioni meteorologiche che si verificarono a Kashima fossero da descriversi come "circostanza eccezionale".

Stante quanto considerato circa l'insicurezza del porto di Kashima, la Corte d'Appello non ritenne, dunque, necessario decidere sul "nesso di causalità" e sulla questione della "recuperabilità". Tuttavia, quanto a quest'ultimo punto, la Corte decise sottolineando un'importante questione di principio relativamente alla interpretazione dei contratti di noleggio pertinenti.

La clausola in questione era la clausola 12 del contratto a scafo nudo su formulario BARECON 89. Questa obbligava i noleggiatori a scafo nudo ad effettuare (e pagare) l'assicurazione marittima e rischi guerra per la nave. La Corte rinvenne che in casi in cui le parti convengano di sottoscrivere un'assicurazione congiunta o siano co-assicurate, o dove l'assicurazione sia stata pagata da una parte per conto di entrambe, non sussiste alcun dubbio che adesso, detto accordo, verrà probabilmente costruito per l'assicurazione a beneficio congiunto delle parti.

Questo significherà, normalmente, che le parti si sono accordate su di una soluzione assicurativa senza alcun rischio di surrogazione. Pertanto, la posizione prima facie, laddove un contratto richieda che una parte del medesimo provveda all'assicurazione, sarebbe che le parti hanno concordato di cercare l'indennizzo da parte degli assicuratori piuttosto che reciprocamente tra loro. Su queste basi, gli assicuratori non possono surrogare i diritti della parte innocente contro la parte co-assicurata o la parte colpevole che ha pagato per l'assicurazione.

Nel caso specifico, le parti hanno accordato nella clausola 12 che avrebbero dovuto essere assicurate in nomi congiunti, e che i noleggiatori a scafo nudo avrebbero provveduto al pagamento dell'assicurazione. Su

queste basi, la Corte ha interpretato la clausola escludendo il diritto di recupero da parte degli armatori dai noleggiatori a scafo nudo in relazione alle perdite assicurate, precludendosi pertanto qualsiasi diritto di surrogazione da parte degli assicurati contro i noleggiatori a scafo nudo.

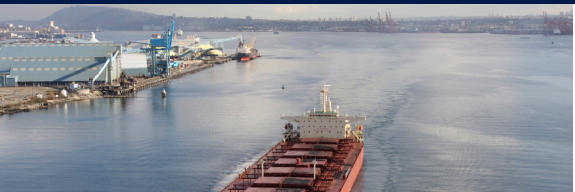
Le parti avevano inteso che vi fosse un contributo assicurativo nel caso di perdita o danno alla nave dovuto a rischi marittimi. Di fatto, una volta che la somma assicurata fosse stata pagata, le parti sarebbero state sollevate da responsabilità.

Commento

Questo caso sarà certamente ben accolto da parte dei noleggiatori e dai loro assicuratori.

La sentenza di primo grado aveva stabilito un livello troppo alto per poter difendere un reclamo per un porto non sicuro sulla base di una "circostanza eccezionale", il che è risultato nel giudizio di un moderno e sofisticato porto come non sicuro a causa di condizioni, in realtà, senza precedenti. Non si era mai registrato, negli ultimi 35 anni di storia portuale, un sinistro di questo genere e di simile natura. Nessuna nave era mai dovuta fuggire dai suoi ormeggi al porto, ed allo stesso modo non si era mai originato un incidente nel canale all'uscita del porto medesimo, in costanza della partenza delle navi.

Con la guida della Corte d'appello circa l'approccio da adottarsi nel considerare se un evento costituisca o meno una "circostanza eccezionale", i noleggiatori ed i loro assicuratori possono adesso sentirsi più sicuri che la loro garanzia di sicurezza non imporrà in capo a loro la responsabilità per eventi inaspettati ed eccezionali, che rimarranno, invece, di responsabilità degli armatori e degli assicuratori corpi.



L'effetto dell'interpretazione fornita dalla Corte d'Appello circa la clausola relativa all'accordo sull'assicurazione nel contratto di noleggio a scafo nudo verrà accolta positivamente da parte di quei noleggiatori e sub-noleggiatori che si trovino in una catena di contratti di noleggio dove vi sia un noleggiatore a scafo nudo che abbia accordato il pagamento per l'assicurazione per beneficio congiunto, sia loro che degli armatori.

Di fatto, questi non avranno spese nel caso di inadempimento della garanzia di porto sicuro, anche se sussiste sempre la possibilità di un reclamo diretto come illecito civile (o bailment) da parte degli armatori.

La decisione in appello in esame potrebbe essere soggetta ad impugnazione dinanzi la Corte Suprema. Pertanto, le questioni sollevate nel caso di specie potrebbero non essere state qui definitivamente decise.

L'intera sentenza può essere scaricata al seguente link
<http://www.baillii.org/ew/cases/EWCA/Civ/2015/16.html>

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

L'ufficio di Londra di HFW è parte di un network internazionale di 13 uffici in 11 paesi. Per qualsiasi ulteriore informazione relativa a questioni legate al diritto marittimo in altre giurisdizioni, si prega di contattare:

Paul Dean

Partner, Londra
T: +44 (0)20 7264 8363
E: paul.dean@hfw.com

Paul Hatzer

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

Guillaume Brajeux

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

Paul Apostolis

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

Jeremy Davies

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

Gavin Valley

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

Dimitri Vassos

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

Nic van der Reyden

Partner, Sydney
T: +61 (0)2 9320 4618
E: nic.vanderreyden@hfw.com

Simon Cartwright

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

Hazel Brewer

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

Nick Poynder

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

Jeremy Shebson

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

Avvocati del commercio internazionale

hfw.com

© 2015 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