

GIAPPONE - TERREMOTO / TSUNAMI / RISCHI DI RADIAZIONI E TRACOLLO DELL' IMPIANTO NUCLEARE DI FUKUSHIMA



London

Paris

Rouen

Brussels

Geneva

Piraeus

Dubai

Hong Kong

Shanghai

Singapore

Melbourne

Sydney

Il disastroso terremoto che ha colpito il Giappone lo scorso 11 marzo è stato il più potente terremoto che abbia colpito il paese da 140 anni, originando un violento tsunami che ha spazzato via letteralmente quasi tutto ciò che ha trovato durante il suo percorso.

La prima reazione delle autorità Giapponesi è stata quella di chiudere tutti i porti del paese, arrestando, conseguentemente, ogni operazione di caricazione e di scarica. Mentre molti porti a sud-est ed a ovest del Giappone sono stati riaperti, molti di quelli delle coste nord ed est rimangono tutt'ora chiusi, non solo a seguito dei danni causati dal terremoto e dallo tsunami, ma anche e soprattutto per la corrente e, sempre crescente, minaccia di radiazioni nucleari derivanti dalla centrale di Fukushima, dove si rischia addirittura il tracollo di alcuni dei suoi reattori.

Aggiornamenti ed avvertimenti relativi allo tsunami continuano ad essere costantemente rilasciati, e raccomandiamo ad armatori e noleggiatori di rimanere in stretto contatto con agenti locali e con le autorità portuali così che possano avere le più

aggiornate informazioni circa la situazione dei porti del paese.

Mentre i pensieri di tutti vanno naturalmente all'intero popolo giapponese, all'indomani del terremoto, armatori, managers e noleggiatori stanno già studiando attentamente i loro contratti connessi con il Giappone e le zone danneggiate al fine di valutare le conseguenze dell'accaduto.

Possano le parti rifiutare di adempiere ad un contratto di noleggio per una causa di frustration o di forza maggiore?

Un contratto può essere automaticamente risolto per effetto della dottrina di "frustration" laddove (senza inadempienza da nessuna delle parti) si verifichi un imprevedibile mutamento delle circostanze che possa, sia rendere impossibile l'adempimento di un obbligo contrattuale, sia rendere la prestazione radicalmente diversa da quella originaria. Svantaggio, disagio o maggiorazione di spese non sono solitamente riconducibili a frustration, e, generalmente parlando, è molto difficile per la parte interessata



stabilire che un contratto sia suscettibile di frustration.

All'indomani del terremoto e dello Tsunami, possono essere previste una serie di circostanze che potrebbero costituire causa di frustration per una nave destinata alla caricazione, ad esempio se il carico specificato nel Charterparty non esista più. Tuttavia, salvo che il carico non venga esattamente specificato e descritto nel contratto, il noleggiatore, solitamente, dovrebbe trovare un carico sostitutivo.

Nel considerare se il conseguente ritardo sia tale da poter comportare frustration, le parti dovranno valutare la probabile durata del ritardo nel contesto dell'intera durata del servizio di noleggio (in particolare, il residuo servizio rimanente). In generale, per un contratto di noleggio a viaggio, a meno che non vi sia già a bordo carico deperibile, sarà molto difficile provare che il probabile ritardo totale sia sufficiente per dare luogo a frustration o per giustificare la risoluzione del contratto di noleggio a viaggio. Tuttavia, un ritardo più volte superiore rispetto alla normale durata del contratto potrebbe essere sufficiente, pure per un carico non deperibile, e in tali circostanze si consiglia di ottenere un parere legale in merito.

A seconda delle specifiche previsioni di noleggio, gli armatori potrebbero sostenere che la prestazione non sia stata eseguita per causa di forza maggiore e/o Atto di Dio (*"Act of God"*). Dall'altro lato, i noleggiatori potrebbero argomentare che la forza maggiore abbia reso impossibile fornire un carico per la nave, in tal modo liberandosi delle loro obbligazioni contrattuali, o almeno ritardando il loro obbligo di adempiere, in virtù della clausola di forza maggiore medesima. Il termine

'Forza Maggiore' non ha un significato preciso nel diritto Inglese, ed ogni clausola ed insieme di fatti dovranno essere attentamente esaminati al fine di determinare se gli eventi in questione possano rientrare nei parametri della clausola contrattuale, e se la parte inadempiente possa pertanto fare affidamento su di essa. Qualsiasi incertezza relativa all'applicazione della clausola dovuta all'ambiguità della sua formulazione verrà risolta contro la parte che cerchi di evitare o ritardare l'adempimento.

Possano gli Armatori rifiutarsi di fare scalo presso i porti Giapponesi?

Dallo scorso 11 Marzo, il Giappone è stato colpito da centinaia di scosse di assestamento, molte di esse violente, ed alcune con epicentro vicino alla già danneggiata centrale nucleare di Fukushima, dove il Governo Giapponese ha recentemente innalzato il livello di allarme da 4 a 5, su una scala che vede in 7 il suo massimo.

Oltretutto, il rischio radioattivo o il tracollo dei reattori della centrale di Fukushima sta costituendo una minaccia sempre maggiore per le operazioni nei porti a nord-est del paese. In ogni caso, è probabile che, per un periodo, al momento difficile da determinare, si verifichi una grave congestione in quei porti dove le navi stanno aspettando la riapertura delle operazioni di scarico e/o ordini di viaggio alternativo.

Potrebbero verificarsi anche questioni circa la sicurezza di un porto e circa la possibilità per gli armatori di deviare ad un altro porto.

In generale, un porto può definirsi sicuro se, senza il verificarsi di un evento anormale, la nave possa

raggiungerlo, usarlo e partire da esso senza che sia esposta a pericoli che non possano essere evitati da buona navigazione. Armatori e Comandanti dovranno rimanere in contatto costante con le autorità portuali e gli agenti locali al fine di ricevere indicazioni ed informazioni aggiornate sulle condizioni delle strutture nei porti in questione, così come dovranno monitorare la possibilità di ulteriori scosse di assestamento, tsunami, e l'aumento del rischio di esposizione a livelli nocivi di radiazioni.

Laddove vi sia una garanzia di porto sicuro, qualora l'ordine di viaggio/nomina di porto per un viaggio in Giappone sia stato dato prima dell'11 Marzo (ed il porto in questione venga valutato come insicuro al tempo di arrivo della nave) allora, in caso di un noleggio a tempo, i noleggiatori potrebbero essere obbligati ad emettere nuovi ordini di procedere ad un porto alternativo. La situazione è tuttavia meno chiara laddove un porto Giapponese sia stato nominato ai sensi di un noleggio a tempo, ed il porto medesimo sia successivamente divenuto non sicuro: in tal caso, vi è la possibilità che l'obbligazione ad emettere nuovi ordini non sussista.

Gli armatori dovranno anche rivedere il contratto di noleggio con attenzione al fine di identificare se abbiano il diritto di deviare la nave ad un porto alternativo. In caso positivo, sarà necessario che verifichino la conformità ad ogni requisito previsto dalla clausola specifica, ed inoltre che agiscano in buona fede, non arbitrariamente, capricciosamente o irragionevolmente. Qualora non vi sia nessun diritto espresso che legittimi la deviazione, gli armatori potrebbero cercare di fare affidamento sul diritto implicito di deviazione (a tutela della vita o



della proprietà) o sulla tesi che possa rientrare nell'eccezione di "ragionevole deviazione" ai sensi delle Regole dell'Aia o dell'Aia -Visby.

Ulteriori preoccupazioni nascono in relazione alla potenziale contaminazione nucleare sia della nave che del carico che lascino il Giappone. Si tratta di un rischio serio, ed infatti il Governo Giapponese ha appena fermato il trasporto di generi alimentari da quattro prefetture vicine alla centrale di Fukushima, stante la preoccupazione che tracce radioattive possano aver contaminato verdure ed acqua.

Alla luce di tale rischio, gli armatori possono cercare di sostenere che i carichi con possibile residuo radioattivo costituiscano "carichi pericolosi" in senso giuridico, il che potrebbe tradursi con il rifiuto di procedere alla caricazione del carico in questione, o (se la caricazione è già stata effettuata) la scarica del carico già a bordo.

Le conseguenze di un carico pericoloso potrebbero includere il costo della pulizia speciale delle stive e le perdite subite successivamente dall'armatore qualora il generale funzionamento della nave venga impedito a causa del residuo radioattivo, da cui potrebbero sorgere anche questioni di fuori nolo.

Le navi che trascorrono un periodo di tempo prolungato in aree a rischio di alte radiazioni - per esempio in attesa di scaricare laddove vi sia una alta congestione di navi o a causa dei danni alle infrastrutture locali - potrebbero essere esposte a loro volta a radiazioni, con il risultato che la nave stessa potrebbe non essere più accettata per il commercio in alcuni paesi o per il trasporto di talune merci (come cereali ed altri prodotti alimentari).

Se gli armatori rifiutano di fermarsi in un porto con pieno carico a bordo, questi dovranno considerare le condizioni disposte nella polizza di carico. Gli armatori potrebbero fare affidamento su clausole liberty per giustificare una deviazione in un porto alternativo. Se il carico deve essere scaricato in un porto diverso da quello menzionato nella polizza, il vettore dovrà valutare la sua posizione molto attentamente al fine di assicurarsi che, tra le altre cose, a) abbia il diritto di deviare la nave b) il carico possa essere scaricato senza pericolo e c) che il carico venga consegnato ad una entità autorizzata alla consegna.

Chi è responsabile per il ritardo?

Le navi possono naturalmente subire ritardi e perdite di tempo, in particolare se, per caricare o scaricare, debbano fare scalo in un porto Giapponese che abbia subito danni.

Nel caso di un contratto di noleggio a viaggio, uno dei problemi che possono verificarsi è quello relativo al fatto se l'avviso di prontezza sia stato valido o meno al momento del suo inoltro, e se siano cominciate le stallie ed, in caso positivo, se i noleggiatori possano fare affidamento su qualsiasi interruzione delle stallie o eccezione alle stesse (in caso contrario la nave rischia di finire, ovviamente, in controstallie).

La posizione dei noleggiatori sarà più difficile se la nave si trovi già in controstallie al momento dell'inizio della causa del ritardo: una volta che la nave sia in controstallie, eccezioni al trascorrere del tempo richiedono una clausola molto chiara affinché l'armatore possa farvi affidamento.

In caso di un contratto di noleggio a tempo, i noleggiatori potranno

cercare di sostenere che la nave sia fuori nolo al fine di sospendere le loro obbligazioni relative al pagamento del nolo medesimo. La specifica clausola off-hire deve essere analizzata attentamente, ma se il noleggio contiene una delle usuali clausole (come la clausola 15 del NYPE), i noleggiatori potrebbero avere difficoltà ad argomentare che la nave sia fuori nolo, salvo il caso che la nave sia stata danneggiata dallo Tsunami. Laddove vi sia stato illegittimo rifiuto del pagamento del nolo, gli armatori dovranno considerare se possano ritirare la nave dal servizio o risolvere il contratto, specialmente qualora le rate siano aumentate. Questi dovranno, naturalmente, conformarsi a qualunque obbligo contrattuale che consenta ai noleggiatori un periodo di grazia per effettuare il pagamento mancante, la cosiddetta "anti-technicality clause".

I ritardi possono anche avere un effetto a catena sulle prestazioni di altre transazioni, come ad esempio le obbligazioni dei noleggiatori nei confronti di un'altra parte di caricare una certa quantità di carico entro un determinato periodo, o le obbligazioni di un venditore di fornire la documentazione conforme (che può includere restrizioni in riferimento alla data della polizza di carico per ottenere il pagamento ai sensi di una lettera di credito). La parte resa inadempiente ai sensi del contratto con un'altra parte dovrà considerare attentamente se sussista o meno un diritto di rivalsa ai sensi del contratto di trasporto per il mancato adempimento dalla sua controparte.

Chi risulta responsabile per gli altri costi?

Qualora un vettore sia legittimato a deviare la nave, potrebbe anche



essere legittimato al recupero dei costi addizionali relativi dai proprietari del carico. I termini della clausola che consente agli armatori di deviare, deve essere, tuttavia, attentamente considerata.

Ogni costo addizionale o perdita in cui gli armatori siano incorsi come risultato di un ordine successivo dei noleggiatori potrebbe essere recuperato facendo affidamento su di un espresso o implicito diritto di indennizzo da rinvenirsi nel Charterparty. Laddove un armatore si trovi in questa posizione, è necessario che riceva un adeguato parere legale a riguardo.

Per qualsiasi tipo di informazione non esitate a contattare [Richard Mabane](mailto:richard.mabane@hfw.com) all'indirizzo richard.mabane@hfw.com o al numero telefonico +44 20 72648505 (diretto) o al numero +44 7881827952 (cellulare).

Avvocati del Commercio Internazionale hfw.com

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.