Studio Legale Garbarino Vergani
Studio Associato
garbamar@garbamar.it

IL CASO DELLA M/N *ASTRA*

RITIRO DELLA NAVE E DANNI DA LUCRO CESSANTE

3 giugno 2013 – Genova (Italia)

In un mercato che ha registrato un drammatico crollo dei noli, come possono gli armatori tutelare i propri interessi nel caso in cui i noleggiatori non paghino tempestivamente le rate del nolo?

La soluzione sembra giungere da un recente caso: *Kuwait Rocks Co v AMN Bulkcarriers Inc (The Astra)*, deciso a Londra il 18 aprile 2013, innanzi la High Court of Justice, Queen's Bench Division, Commercial Court.

Il caso citato vede coinvolta la M/n "*Astra*", noleggiata per un periodo di cinque anni sulla base di un formulario NYPE 1946, modificato e datato 6 ottobre 2008. La rata di nolo venne fissata in USD 28.600,00 al giorno. Fin dall'inizio sorsero problemi, dovuti al crollo immediatamente successivo del mercato dei noli, che rese difficoltoso ai noleggiatori adempiere puntualmente al pagamento delle rate di nolo, di gran lunga superiori a quelle di mercato. Dopo circa due anni di pagamenti costantemente in ritardo e parziali, gli Armatori emisero una "***anti-technicality notice***" finale a fronte del mancato pagamento integrale del nolo dovuto ai sensi della **Clausola 31**, sulla base della quale gli Armatori erano tenuti a notificare ai Noleggiatori un avviso di due giorni lavorativi per concedere loro la possibilità di rettificare errori di distrazione, negligenze od omissioni nel pagamento dovuto.

Dal momento che i termini di pagamento non vennero rispettati, gli Armatori esercitarono il diritto a ritirare la nave dal servizio, ai sensi della **Clausola 5** – la quale conferiva agli Armatori il diritto di ritirare la nave e risolvere il contratto nel caso in cui il nolo non venisse pagato puntualmente e regolarmente – riservandosi di considerare la condotta dei Noleggiatori come "***repudiatory***".

Successivamente, gli Armatori instaurarono una procedura arbitrale nei confronti dei Noleggiatori per ottenere il ristoro dei danni da lucro cessante sofferti dalla data del ritiro della nave alla data in cui la nave medesima avrebbe dovuto essere restituita ai sensi delle condizioni stabilite nel contratto di noleggio.

Il reclamo avanzato dagli Armatori era fondato principalmente sulla base di due argomentazioni:

i) i Noleggiatori erano in "***repudiatory breach***";
ii) il pagamento delle rate di nolo, da effettuarsi ai sensi della Clausola 5, rappresentava un termine essenziale del contratto, il cui mancato rispetto dava diritto agli Armatori di risolvere il contratto e reclamare il risarcimento dei danni da esso derivanti.

Il Tribunale rigettò quest'ultima ricostruzione, riconoscendo, tuttavia, che la condotta dei Noleggiatori configurava un "*repudiatory breach*" del contratto, tale da conferire agli Armatori il diritto ad ottenere il ristoro dei danni sofferti.

L'appello promosso dai Noleggiatori venne respinto. La High Court, infatti, confermò la decisione emessa in merito al "*repudiatory breach*", affermando che il Tribunale arbitrale, contrariamente a quanto sostenuto dagli appellanti, aveva correttamente applicato il test sulla "*repudiation/renunciation*" del contratto da parte dei Noleggiatori. La Corte, inoltre, invitata dalle parti a pronunciarsi sul punto, si è espressa anche in merito alla seconda argomentazione sostenuta dagli Armatori, affermando a tal proposito che la Clausola 5, letta in combinato o meno con la Clausola 31, doveva essere considerata un termine essenziale del contratto, il cui inadempimento dava diritto agli Armatori a reclamare i danni da lucro cessante.

La decisione in esame si segnala per il radicale cambiamento nel tradizionale approccio alla problematica ad essa sottesa.

Tradizionalmente, infatti, gli armatori, erano tenuti a provare che i noleggiatori fossero in "*repudiatory breach*" del contratto, per poter reclamare anche il risarcimento dei danni consequenziali, in aggiunta al ritiro della nave dal servizio ed al pagamento del nolo arretrato. Ne derivava la difficoltà per gli armatori, che reclamavano i danni aggiuntivi al pagamento del nolo, nel provare efficacemente l'inequivoca intenzione dei noleggiatori di considerarsi non più vincolati dal contratto (c.d. "*repudiatory breach*").

Al contrario, **la decisione in esame qualifica l'obbligazione di pagamento del nolo quale termine essenziale del contratto di noleggio, il cui inadempimento conferisce agli armatori il diritto a risolvere il contratto e reclamare il risarcimento dei danni da lucro cessante conseguenti alla risoluzione del contratto** (in pratica, la differenza tra il nolo contrattuale ed il nolo reperibile sul mercato).

La decisione in oggetto è fondata principalmente sulle seguenti argomentazioni:

- **la Clausola 5**, come emerge chiaramente dal testo della medesima, conferendo agli Armatori il diritto di ritirare la nave e risolvere il contratto in caso di mancato pagamento puntuale del nolo, rappresenta una disposizione fondamentale del contratto, ed in quanto tale costituisce un **termine essenziale del contratto medesimo**;

- nei contratti commerciali disciplinati dalla legge inglese, il "**tempo**" è generalmente considerato un requisito "**essenziale**", tale per cui la disposizione che lo regola rappresenta essa stessa un termine essenziale del contratto. La Clausola 5 del contratto di noleggio in esame, nel disciplinare i termini del pagamento puntuale e regolare del nolo costituirebbe pertanto un termine essenziale nel senso sopra indicato. In ogni caso, prosegue la decisione, anche qualora l'essenzialità del requisito temporale non dovesse emergere in maniera sufficientemente inequivocabile dalla Clausola 5, la Clausola 31 sopperirebbe a tale mancanza al compimento del periodo di grazia in essa previsto;

- **l'importanza della certezza nelle transazioni commerciali**, specialmente in un mercato segnato da un andamento negativo, nel quale gli Armatori subiscono ingenti danni a seguito del ritiro della nave dal servizio, **rende l'obbligazione di pagamento un termine essenziale del contratto**. In questo modo, infatti, gli Armatori potrebbero ottenere il risarcimento dei danni patiti senza dover provare la "*repudiation*" dei Noleggiatori, mentre questi ultimi saprebbero con certezza di essere tenuti a risarcire i danni da lucro cessante nel caso in cui la nave venga ritirata dal servizio a causa del loro inadempimento nel pagamento del nolo;

- le decisioni emesse nella precedente casistica erano limitate a specifiche disposizioni, e non consideravano l'obbligazione di pagamento puntuale e regolare in quanto tale.

Attualmente, pertanto, gli Armatori avrebbero diritto, in conseguenza dell'inadempimento dei Noleggiatori nel pagare tempestivamente il nolo, a ritirare la nave dal servizio, estinguere il contratto, reclamare il pagamento del nolo arretrato nonché ottenere il risarcimento dei danni da lucro cessante.

Il caso della M/n "*Astra*" ha, dunque, evidenziato **l'importanza di un pagamento puntuale ed in anticipo del nolo**, necessario a coprire le spese sostenute dagli armatori quotidianamente per la gestione della nave, così come ha rimarcato l'esigenza di certezza nelle transazioni commerciali.

Se è vero che in un mercato dei noli in crescita, la decisione degli armatori di ritirare la nave dal servizio potrebbe essere sostenuta da ragioni commerciali alla ricerca di noli più elevati, nel mercato attuale non è più così. La decisione in esame riflette le esigenze della presente situazione economica, nella quale gli armatori devono considerare attentamente le conseguenze, in termini di perdite di guadagni, del ritiro anticipato della nave.

Le future applicazioni dei principi elaborati nel caso della M/n *Astra* potranno svelare se le Corti hanno realmente recepito i cambiamenti delle attuali condizioni del mercato.

Pur essendo stata esercitata la massima diligenza nel verificare l'accuratezza delle informazioni contenute in questo articolo al momento della distribuzione, tali informazioni sono da considerarsi meramente indicative. Non sono da considerarsi un parere legale. Per ogni ulteriore informazione, vi preghiamo di contattare lo studio ai recapiti indicati qui sotto.

STUDIO LEGALE GARBARINO VERGANI

STUDIO ASSOCIATO

GENOVA (Head Office): Salita S. Caterina 4/11—16123 T: +39 010 5761161—F: +39 010 5958708

PALERMO: Via Emerico Amari 8—90139 T: +39 091 8486010—F: +39 091 8486010

TARANTO: Via Polesine 10/A—74100 T: +39 099 9908000—F: +39 099 9908000

E: garbamar@garbamar.it—W: www.garbamar.it