

AVV. ELENA ORRÙ

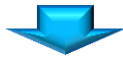
I rapporti tra polizza di carico
e contratto di trasporto
anche alla luce
delle Rotterdam Rules

Genova, 13 novembre 2017

Esempi

Nella polizza di carico

«General Paramount Clause:
... “The Hague Visby Rules” ... as enacted in the country of shipment shall apply to this Contract. When the Hague-Visby Rules are not enacted in the Country of shipment, the corresponding legislation of the country of destination shall apply, irrespective of whether such legislation may only regulate outbound shipments. ...» (CONGENBILL 2016, cl. 2).



Rapporti tra vettore e terzo portatore del titolo

Nel *charterparty*

«The following clause shall be included in all bills of lading issued pursuant to this Charter» (ShellVoy 6, cl. 37).



«The following protecting clauses shall be deemed to form part of this Charter Party and all Bills of Lading or waybills issued under this Charter Party shall contain the following clauses» (NYPE 2015, Cl. 33)



Rapporti fra noleggiante e noleggiatore (e fra noleggiante/vettore e terzo portatore del titolo).



**Quale disciplina è incorporata?
Il caso *Yemgas Fzco & Ors v Superior
Pescadores SA* [2016]**



ASSOCIAZIONE ITALIANA DI DIRITTO MARITTIMO

- Per quanto non concernesse un problema di coordinamento fra p/c e contratto di trasporto, il caso è interessante per l'innovativa interpretazione della Paramount Clause, applicabile anche al di là della fattispecie specifica.
- Il caso: carico di macchinari e attrezzatura per la costruzione di un impianto per gas naturale liquefatto, trasportati dal porto di Anversa, in Belgio, al porto di Balhaf, in Yemen, nel 2008, per il quale furono emesse sei p/c su modello Conline, ciascuna contenente una paramount clause simile alla seguente:

«General Paramount Clause.

The Hague Rules contained in the International Convention for the Unification of certain rules relating to Bills of Lading, dated Brussels the 25th August 1924 as enacted in the country of shipment, shall apply to this Bill of Lading. When no such enactment is in force in the country of shipment, the corresponding legislation of the country of destination shall apply, but in respect of shipments to which no such enactments are compulsorily applicable, the terms of the said Convention shall apply» (≈ CONGENBILL 1994).

- Durante il viaggio, uno dei container nella stiva si spostò, provocando danni ingenti per ca. \$ 3 mln.
- Il Belgio ha ratificato le Regole de L'Aja-Visby.



La General Paramount Clause era idonea a incorporare le Regole de L'Aja, almeno quale accordo delle parti *ex* Art. IV.5(g) HVR?

| | | |
|---------|---------------------------------|-----------------|
| Limiti: | Senza alcuna limitazione | ca \$ 3.600.000 |
| | Regole de L'Aja | ca \$ 600.000 |
| | Regole de L'Aja-Visby | ca \$ 400.000 |

- La decisione della Commercial Court (2014, EWHC 971 (Comm)):
 - Le Regole de L'Aja-Visby sono state ratificate da un elevato numero di Stati e sono una versione modificata delle Regole de L'Aja. L'espressione "*the Hague Rules as enacted in the country of shipment*" dovrebbe perciò riferirsi a queste, in assenza di una distinzione fra le Regole de L'Aja e le Regole de L'Aja-Visby nella medesima clausola. È strano che, dato che nel caso di specie le Regole de L'Aja-Visby si sarebbero comunque applicate obbligatoriamente, le parti abbiano inteso incorporare nel contratto le Regole de L'Aja, pur nella consapevolezza della sostanziale inefficacia di tale accordo.
 - Dati, tuttavia, i precedenti leading case (fra cui il famoso *The Happy Ranger* del 2002), si deve ritenere, ciò nonostante, che una simile clausola si riferisca alle Regole de L'Aja....
- La decisione della Court of Appeal:
 - Le Regole de L'Aja-Visby non si applicano solo *ex lege*, ma anche contrattualmente.
 - È interessante notare che nella sentenza della Corte d'Appello è affermato che le Hague-Visby Rules non esisterebbero in senso stretto. In ogni caso, le Visby Rules non sono una convenzione separata, ma un protocollo modificativo della Convenzione di Bruxelles del 1924 sulla polizza di carico, con la quale costituiscono un unico strumento convenzionale.



Negli Stati che hanno ratificato il Protocollo del 1926, l'espressione "*the Hague Rules as enacted in the country of shipment*" deve essere interpretata nel senso di riferirsi alle Regole de L'Aja-Visby.



CONGENBILL 2007 e 2016, Cl. 2:

«The International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924 (“the Hague Rules”) **as amended** by the Protocol signed at Brussels on 23 February 1968 (“the Hague-Visby Rules”) and as enacted in the country of shipment shall apply to this Contract. When the Hague-Visby Rules are not enacted in the country of shipment, the corresponding legislation of the country of destination shall apply, irrespective of whether such legislation may only regulate outbound shipments.

When there is no enactment of the Hague-Visby Rules in either the country of shipment or in the country of destination, the Hague-Visby Rules shall apply to this Contract save where the Hague Rules as enacted in the country of shipment or if no such enactment is in place, the Hague Rules as enacted in the country of destination apply compulsorily to this Contract.

The Protocol signed at Brussels on 21 December 1979 (“the SDR Protocol 1979”) shall apply where the Hague-Visby Rules apply, whether mandatorily or by this Contract.

The Carrier shall in no case be responsible for loss of or damage to cargo arising prior to loading, after discharging, or while the cargo is in the charge of another carrier, or with respect to deck cargo and live animals».



Quale c/p è incorporato? Compatibilità di clausole del c/p che sollevino il noleggiante da responsabilità con le Regole de L'Aja-Visby.

Il caso «*The EEMS Solar*», QBD Admiralty Court, 5 June 2013



ASSOCIAZIONE ITALIANA DI DIRITTO MARITTIMO

- Carico di 411 bobine di lamiera di acciaio in carbonio rivestito di Aluzinc trasportati dal porto di Xingang, in Cina, a Novorossiysk, in Russia. Il carico arrivò a destinazione in settembre 2010.
- Durante il viaggio, a causa delle condizioni metereologiche, il carico subì degli spostamenti, che ne causarono il danneggiamento per \$159.809,69.
- Gli aventi diritto al carico chiesero il risarcimento dei danni al noleggiante, quale vettore, per inadempimento all'Art III.2 delle Regole de L'Aja oppure comunque per negligenza nel caricamento, movimentazione e custodia del carico per non avere adeguatamente equipaggiato la nave con materiale idoneo ad assicurare il carico oppure per negligenza del comandante nel preparare il piano di carico o dell'equipaggio nel controllare lo stato del carico e ri-assicurararlo durante il viaggio a seguito degli eventi metereologici.
- Il noleggiante declinò qualsiasi responsabilità perché ai sensi del charterparty le operazioni di caricazione e stivaggio del carico competevano al noleggiatore, né il comandante né l'equipaggio erano intervenuti in tali operazioni, l'equipaggio aveva svolto con diligenza i doveri incombenti sul medesimo.
- La Corte accertò che il danno fu causato esclusivamente dal cattivo stivaggio, per non avere correttamente assicurato le lamiere.



ASSOCIAZIONE ITALIANA DI DIRITTO MARITTIMO

La p/c utilizzata era una Congenbill 1994, ai sensi della quale:

- «(1) All terms and conditions, liberties and exceptions of the Charter Party, dated as overleaf, including the Law and Arbitration Clause, are herewith incorporated.
- (2) General Paramount Clause.
 - (a) The Hague Rules contained in the International Convention for the Unification of certain rules relating to Bills of Lading, dated Brussels the 25th August 1924 as enacted in the country of shipment, shall apply to this Bill of Lading. When no such enactment is in force in the country of shipment, the corresponding legislation of the country of destination shall apply, but in respect of shipments to which no such enactments are compulsorily applicable, the terms of the said Convention shall apply.
 - (b) Trades where Hague-Visby Rules apply.

In trades where the International Brussels Convention 1924 as amended by the Protocol signed at Brussels on February 23rd 1968 - the Hague-Visby Rules - apply compulsorily, the provisions of the respective legislation shall apply to this Bill of Lading.
 - (c) The Carrier shall in no case be responsible for loss of or damage to the cargo, howsoever arising prior to loading into and after discharge from the Vessel or while the cargo is in the charge of another Carrier, nor in respect of deck cargo or live animals».



ASSOCIAZIONE ITALIANA DI DIRITTO MARITTIMO

Il c/p utilizzato era un GENCON 1994, la cui Clausola 2, rubricata «Owners' Responsibility Clause» stabiliva:

« The Owners are to be responsible for loss of or damage to the goods or for delay in delivery of the goods only in case the loss, damage or delay has been caused by personal want of due diligence on the part of the Owners or their Manager to make the Vessel in all respects seaworthy and to secure that she is properly manned, equipped and supplied, or by the personal act or default of the Owners or their Manager.

And the Owners are not responsible for loss, damage or delay arising from any other cause whatsoever, even from the neglect or default of the Master or crew or some other person employed by the Owners on board or ashore for whose acts they would, but for this Clause, be responsible, or from unseaworthiness of the Vessel on loading or commencement of the voyage or at any time whatsoever».

La Clausola 5, poi, prevedeva:

«The cargo shall be brought into the holds, loaded, stowed and/or trimmed, tallied, lashed and/or secured by the charterers, free of any risk, liability and expense whatsoever to the owners».

Secondo gli attori, la Cl. 5, riferendosi esclusivamente ai noleggiatori, non poteva ritenersi validamente incorporata nella p/c, che disciplina i rapporti fra il vettore e gli aventi diritto al carico. Il vettore contrattuale sarebbe comunque rimasto responsabile nei confronti degli aventi diritto al carico in base alla p/c ai sensi degli Artt. II e III.2 R A-V e non avrebbe potuto liberarsi da tale responsabilità, stante l'Art. III.8 delle medesime Regole.



La decisione della Corte:

L'allocatione delle operazioni di caricazione e stivaggio del carico in capo ai noleggiatori ai sensi del c/p fu ritenuta idonea ad escludere la responsabilità del vettore anche laddove si riferisca esclusivamente al noleggiatore senza necessità di fornire un'interpretazione estensiva della clausola tale da ricomprendere nella parola «charterer» anche «shipper» oppure «receivers», in quanto fu considerato sufficiente il trasferimento della responsabilità per tali operazioni in capo ad un terzo.

A tale conclusione non ostava nemmeno l'Art. III.2 delle Regole de L'Aja-Visby, che si limita ad indicare il livello di diligenza del vettore per adempiere alle obbligazioni sullo stesso incumbenti, laddove non siano state attribuite alla controparte o un terzo, come nel presente caso.



CONGENBILL 2016

Carrier.....(insert name, principal place of business)

Signature:.....(Carrier*/Master*/Agent*)

**Delete as appropriate*

If signed by an Agent indicate with a tick whether for and on behalf of:

Master, or

Carrier

Agent.....(insert name)



International P&I Clubs/BIMCO Himalaya Clause 2014:

- «(a) For the purposes of this contract, the term “Servant” shall include the owners, managers, and operators of vessels (other than the Carrier); underlying carriers; stevedores and terminal operators; and any direct or indirect servant, agent, or subcontractor (including their own subcontractors), or any other party employed by or on behalf of the Carrier, or whose services or equipment have been used to perform this contract whether in direct contractual privity with the Carrier or not.
- (b) It is hereby expressly agreed that no Servant shall in any circumstances whatsoever be under any liability whatsoever to the shipper, consignee, receiver, holder, or other party to this contract (hereinafter termed “Merchant”) for any loss, damage or delay of whatsoever kind arising or resulting directly or indirectly from any act, neglect or default on the Servant’s part while acting in the course of or in connection with the performance of this contract.
- (c) Without prejudice to the generality of the foregoing provisions in this clause, every exemption, limitation, condition and liberty contained herein (other than Art III Rule 8 of the Hague/Hague-Visby Rules if incorporated herein) and every right, exemption from liability, defence and immunity of whatsoever nature applicable to the carrier or to which the carrier is entitled hereunder including the right to enforce any jurisdiction or arbitration provision contained herein shall also be available and shall extend to every such Servant of the carrier, who shall be entitled to enforce the same against the Merchant.
- (d) (i) The Merchant undertakes that no claim or allegation whether arising in contract, bailment, tort or otherwise shall be made against any Servant of the Carrier which imposes or attempts to impose upon any of them or any vessel owned or chartered by any of them any liability whatsoever in connection with this contract whether or not arising out of negligence on the part of such Servant. The Servant shall also be entitled to enforce the foregoing covenant against the Merchant; and
(ii) The Merchant undertakes that if any such claim or allegation should nevertheless be made, he will indemnify the Carrier against all consequences thereof.
- (e) For the purpose of sub-paragraphs (a)-(e) of this clause the Carrier is or shall be deemed to be acting as agent or trustee on behalf of and for the benefit of all persons mentioned in sub-clause (a) above who are his Servant and all such persons shall to this extent be or be deemed to be parties to this contract.»



Responsabilità del terzo portatore del titolo per il pagamento del nolo e delle spese e per danni causati da merci pericolose



ASSOCIAZIONE ITALIANA DI DIRITTO MARITTIMO

Diverse soluzioni ai sensi della legge applicabile.

- «Merchant Liability Clause» nella p/c, attribuendo in tal modo specifiche responsabilità indicate nella clausola ad un'ampio numero di soggetti. La Merchant Liability Clause è sovente usata nel trasporto di linea di container.

Esempio:

Maersk Terms for Carriage: «“Merchant” includes the Shipper, Holder, Consignee, Receiver of the Goods, any Person owning or entitled to the possession of the Goods or of this bill of lading and anyone acting on behalf of such Person».

Le obbligazioni del Merchant dipendono dal contenuto della clausola.

Ad esempio, secondo la Cl. 1 della **CONLINEBILL 2016**, il «“Merchant” includes the shipper, the receiver, the consignor, the consignee the holder of the bill of lading, the holder of the cargo and any person entitled to the possession of the cargo».

Le obbligazioni e responsabilità del Merchant sono stabilite nelle Cl. 9, 10, 11, 12, 17 e 18. Nessuna specifica clausola relativa al trasporto di merci pericolose.

Nella Cl. 19 della **COMBICONBILL**, invece, è stabilita espressamente la responsabilità del Merchant per il risarcimento dei danni e delle spese nei quali sia incorso il vettore a causa della natura pericolosa delle merci, ignota al vettore stesso: «(...) 2) Goods of a dangerous nature which the Carrier do not know were dangerous may, at any time or place, be unloaded, destroyed or rendered harmless, without Compensation; further, the Merchant shall be liable for all expenses, loss or damage arising out of their handing over for carriage or of their carriage. (...)».

Rilevanza della Merchant Clause

- Secondo alcuni ordinamenti (e.g., USA, Paesi Bassi, Germania, etc.), affinché una Merchant Clause, specie se formulata in maniera ampia, sia opponibile al Merchant estraneo al contratto di trasporto concluso da altre parti, è necessario che questi abbia espressamente o implicitamente acconsentito ad essere vincolato dal contratto di trasporto.
- Alcuni esempi:
 - Aver affidato le merci per il trasporto ad uno spedizioniere (caso *Kirby*, 2004);
 - Avere richiesto la consegna delle merci, anche senza aver presentato la polizza di carico.

Responsabilità del terzo portatore del titolo per il nolo, le controstallie e altre spese in presenza di clausole del c/p in tal senso

« Freight payable as
per CHARTER-PARTY dated:
FREIGHT ADVANCE.
Received on account of freight:»

«(1) All terms and conditions, liberties and exceptions of the Charter Party, dated as overleaf, including the Law and Arbitration Clause, are herewith incorporated».

Giurisprudenza prevalente a livello internazionale: in caso di richiamo generale al c/p, sono opponibili al terzo portatore le clausole del c/p direttamente riguardanti la caricazione, il trasporto e la consegna delle merci.



Necessità di un'esplicita e chiara clausola nella p/c per altri costi, come stallie e controstallie.



Hebei Pride Shipping v Superbeton,
Trib. Treviso, 13 ottobre 2014



ASSOCIAZIONE ITALIANA DI DIRITTO MARITTIMO

- Il caso: carico di cemento venduto da Dezhou, un esportatore cinese, alla società italiana Superbeton S.p.A.
- Dezhou stipulò un voyage charter con la Eastern Bridge MC S.A., che a sua volta aveva concluso un time-charter NYPE 1993 con Hebei Pride Shipping Co. Ltd.
- Il time-charter NYPE 1993 includeva una Paramount Clause (C. 31 a) che incorporava le Hague Rules.
- Il NYPE 1993 disponeva altresì la responsabilità solidale del noleggiatore, del caricatore e del destinatario delle merci per il pagamento del nolo, delle controspese e di determinati danni.
- La p/c era stampata sulla carta intestata di Hebei e firmata dal suo agente.
- Nel fronte della p/c era incluso la seguente clausola:
«Freight payable as per Charter-Party dated _____».
- Tuttavia, la data del c/p date era stata lasciata in bianco e il c/p non era allegato alla p/c.
- Nel retro della p/c, era inclusa la seguente clausola:
«All terms and conditions, liberties and exceptions of the Charter Party, dated as overleaf, including the Law and Arbitration Clause, are herewith incorporated».
- Hebei citò Superbeton come compratore e titolare della p/c, responsabile in solido con Dezhou per il pagamento del nolo, delle controspese e di determinati danni.



- Il Tribunale ritenne che Hebei avrebbe dovuto essere considerato il vettore, dati i particolari privi di qualsiasi ambiguità nella p/c e la Paramount Clause.
- Il Tribunale reputò, tuttavia, che il time c/p non avrebbe potuto essere considerato legittimamente incorporato nella p/c, in assenza di qualsiasi specifico riferimento al medesimo. Conseguentemente le clausole del c/p che si riferiscono alla responsabilità del caricatore / destinatario delle merci per il pagamento del nolo e di altri oneri non possono applicarsi al titolare della p/c.



Le Rotterdam Rules

Le Regole di Rotterdam come disciplina scelta contrattualmente dalle parti?

- Natura imperativa delle Regole dell'Aja-Visby o dei regimi nazionali (e.g., US COGSA, UK COGSA 1992, ...).
- Clausola di incorporazione delle Rotterdam Rules come accordo delle parti *ex* Art. IV.5(g) HVR o della pertinente normativa nazionale?
- Identificazione del vettore: Art. 37 RR.
- *Shipowner* (laddove non vettore *ex* Art. 37 RR) come «*maritime performing party*». ➡ Specifico regime di responsabilità:
 - Non esiste nelle HVR.
 - Art. IVbis HVR: solo *servants* e *agents* del vettore.



Si può sostenere che il regime di responsabilità della *maritime performing party ex* RR si applichi per scelta contrattuale delle parti?

Le Regole di Rotterdam come disciplina scelta contrattualmente dalle parti?

- Art. 13.2 RR e clausole FIO / FIOS / FIOST etc.: non ammesse in tutti gli ordinamenti come compatibili con Art. III.2 HVR.
- Regime delle obbligazioni del caricatore e del terzo portatore della polizza di carico:
 - Maggiore chiarezza rispetto alle HVR, ma
 - L'incorporazione delle Rotterdam Rules include anche l'Art. 79.2?



ASSOCIAZIONE ITALIANA DI DIRITTO MARITTIMO

Le Regole di Rotterdam come disciplina cogente (laddove entrassero in vigore)

Artt. 6 e 7 RR: *paramount clause* nei casi non rientranti nell'ambito di applicazione della Convenzione?

Art. 37 RR: *identity of the carrier*.

Art. 13.2 RR: chiara indicazione nel contratto che il caricatore è responsabile per la caricazione, movimentazione, stivaggio e scaricazione del carico.



Co-ordinamento con l'Art. 79.1 RR.

Artt. 27-34 RR: regime specifico per le responsabilità del caricatore e del caricatore documentario (v. *Union Industrielle et Maritime v. Petrosul International Ltd (The Roseline)*, Fed. Court of Canada, 1987).



Cosa riguardo al titolare della p/c?

Art. 58 RR: il titolare della p/c (i.e. la *controlling party* ai sensi dell'Art. 51.3 RR), qualora sia persona diversa dal caricatore, può essere considerato responsabile ai sensi del contratto di trasporto solamente laddove:

1. Esercita un qualsiasi diritto in base al contratto di trasporto,
2. Purché tali responsabilità siano incorporate o accertabili dal documento negoziabile di trasporto o dal record elettronico di trasporto. ➡ Quando tali responsabilità siano incorporate o accertabili dal documento negoziabile o dal record elettronico di trasporto?

A questo scopo, «il titolare che non sia anche il caricatore non esercita alcun diritto ai sensi del contratto di trasporto solamente perché:

- (a) Concorda con il vettore, ai sensi dell'articolo 10, per rimpiazzare un documento di trasporto negoziabile tramite un record elettronico di trasporto o di rimpiazzare un record elettronico di trasporto tramite un documento di trasporto negoziabile; oppure
- (b) Trasferisce i suoi diritti ai sensi dell'articolo 57».

Esclusione delle responsabilità dei portatori intermedi del titolo, che si limitino a negoziare e trasferire lo stesso.

- Coordinamento fra Art. 50 e Art. 58 RR.



Compatibilità delle Merchant Clause e Cesser Clause, etc. con le Rotterdam Rules

- Una generale Merchant Liability Clause può essere fondare la responsabilità della *controlling party* che abbia esercitato un diritto ai sensi del contratto di trasporto? La Merchant Clause è compatibile con l'art. 58.2 RR.
- Art. 79.2 RR:
«Unless otherwise provided in this Convention, any term in a contract of carriage is void to the extent that it:
 - (a) Directly or indirectly excludes, limits or increases the obligations under this Convention of the shipper, consignee, controlling party, holder or documentary shipper; or
 - (b) Directly or indirectly excludes, limits or increases the liability of the shipper, consignee, controlling party, holder or documentary shipper for breach of any of its obligations under this Convention».



Divieto di modificare anche il regime delle obbligazioni del caricatore, *documentary shipper*, destinatario, *controlling party*, terzo portatore del titolo ai sensi delle Rotterdam Rules sia *in melius* che *in peius*.

Clausole come quelle in questione, specie le Cesser Clause, possono essere considerate compatibili?



Le Regole di Rotterdam come disciplina cogente (laddove entrassero in vigore)

- Art. 42 RR: clausola «*freight prepaid*» non opponibile al terzo portatore del titolo o destinatario che non sia anche caricatore, a prescindere dalla sua buona fede (v. *Ivaran Lines and Farovi Shipping Corp v Sutex Paper and Cellulose Corp*, 1987).
 - ≠ Art. 16.4 Regole di Amburgo: nessuna presunzione che il terzo portatore del titolo/destinatario non sia obbligato al pagamento del nolo o delle controspese salvo laddove tale obbligazione non sia espressamente indicata, però
 - Art. 58.2 RR: il terzo portatore del titolo (ma non il destinatario che non sia tale) non è obbligato a pagare il nolo che non sia indicato o accertabile dal titolo stesso.
- Quanto alle altre tipologie di costi? Art. 52 RR?
- Quando la clausola è incorporata o accertabile? Necessità che il fronte e le restanti pagine della p/c non siano contraddittorie?
- Art. 49 RR: fatto salvo il diritto del vettore o della *maritime performing party* di ritenzione delle merci ai sensi dell'ordinamento giuridico nazionale applicabile.



Grazie per la Vostra cortese attenzione