

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Coronavirus: quale impatto per lo shipping dal punto di vista legale?

Nicola Capuzzo · Monday, February 24th, 2020

*Contributo a cura di Enrico Vergani \**

*\* of counsel e leader del focus team Shipping and Transport di BonelliErede studio legale*

Il 30 gennaio l'Organizzazione Mondiale per la Sanità ha dichiarato il diffondersi del Coronavirus un'Emergenza Sanitaria Internazionale. Il rapido svilupparsi di casi di malattia in Italia, con alcuni decessi purtroppo mortali, ci hanno fatto toccare con mano e in modo drammatico il possibile sconvolgimento delle attività economiche e della vita di tutti i giorni che può conseguirne.

Per gli operatori del settore marittimo e del commercio internazionale, il temporale non giunge inatteso. È del 5 gennaio 2020 la prima circolare del Ministero della Sanità su “polmonite da eziologia sconosciuta”, cui hanno fatto seguito diverse circolari da parte del Comando Generale della Capitanerie di Porto.

È evidente che l'impatto del Coronavirus non si limiterà a ritardi o mancata esecuzione di obbligazioni dedotte in contratto a seguito di chiusura dei porti e dell'imposizione di quarantena in aree più o meno vaste. I suoi effetti si estenderanno all'esecuzione di compravendite internazionali (di cui il trasporto marittimo è la modalità esecutiva assolutamente maggioritaria), alla costruzione navale, ai contratti assicurativi, nonché alle operazioni di finanziamento navale.

In queste circostanze il concetto che immediatamente viene in gioco è quello di “Forza Maggiore”. Non a caso il *China Council for the Promotion of International Trade*, agenzia accreditata presso il Ministero del Commercio Cinese, sta emettendo, su richiesta di diversi cantieri, certificati di forza maggiore, così da poter giustificare un eventuale ritardo nello sviluppo del progetto di costruzione. La soluzione tuttavia non è così semplice e non esiste un approccio unitario cui possano riferirsi gli operatori dello shipping.

Va anzitutto ricordato che i contratti che vengono in gioco sono nell'ipotesi assolutamente maggioritaria disciplinati dalla legge inglese, che non conosce la forza maggiore come una categoria generale. Perlomeno allo stato dell'arte va altresì esclusa la possibilità di fare riferimento alla “*frustration*”, concetto di carattere generale per cui il ritardo o il mutamento delle circostanze

comporti un'esecuzione delle obbligazioni del tutto difforme da quanto pattuito.

La domanda da porsi, dunque, non è “*gli effetti del Coronavirus*” danno luogo a un *Force Majeure event*”, quanto “*i termini del contratto che ho stipulato mi consentono di escludere o legittimamente ritardare l'esecuzione, a fronte di un evento di questo tipo?*”.

È chiaro che non esista una risposta predefinita, ma certamente alcuni argomenti cui fare appiglio: l'art. IV (2) della *Hague Visby Rules* offre al vettore marittimo una ragionevole difesa per danni attribuibili, tra l'altro, alle “*quarantine restrictions*”, così come ad altri eventi al di fuori del proprio controllo; nel settore della cantieristica la Clausola 34 (a) 1 del formulario Newbuildcon fa espresso riferimento, quali cause esonerative, a “*Government interference*” and “*epidemics*”, mentre per quanto riguarda i *Charter Party* l'adozione della *BIMCO Infectious or Contagious Disease Clause*, introdotta nel 2015 in emergenza Ebola, potrebbe fornire sufficienti appigli per rifiutare ordini non graditi all'armatore e, soprattutto, al suo equipaggio.

Molto dipenderà dagli sviluppi del virus e delle prospettive di debellarne l'ascesa. Sotto il profilo legale, occorrerà un approccio razionale e specialistico, nonché un'attenzione particolare nell'applicazione e interpretazione delle diverse clausole e dei loro effetti sulle obbligazioni delle parti.

## **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

This entry was posted on Monday, February 24th, 2020 at 10:39 am and is filed under [Cantieri](#), [Economia](#), [Navi](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.