

Il trasporto del futuro: nuove tecnologie, nuove esigenze operative, nuovi contratti
Udine 27-28 settembre 2024



*Il Contract Of
Affreightment*

Valentina Corona



Contract of Affreightment

- Forma anomala inizi 1900
- Diffusione anni 90
- Oggi particolarmente importante:
 - Costi di magazzinaggio
 - Trasporto con programmazione a lungo termine
 - Fluttuazioni mercato noli
 - Garanzia impiego flotta
 - Flessibilità

Esigenze operative



- Lo shipowner si obbliga a trasportare min-max mt. di una certa tipologia di carico (grano, minerali, prodotti petroliferi) dal porto A al porto B nel corso dell'anno XXXX
- Lo shipowner si obbliga a trasportare tutte le merci che saranno caricate dal charterer dal porto A al porto B nel corso di X anni
- Lo shipowner si obbliga a trasportare tutte le merci (del medesimo tipo o anche di tipi diversi) importate dal charterer nel corso degli anni xxxx e yyyy
- Lo shipowner si obbliga a trasportare tutte le merci esportate dal charterer nel corso degli anni xxxx e yyyy e il charterer garantisce che saranno ordinate almeno 5 spedizioni all'anno ciascuna di un certo peso o quantità



Opzioni contrattuali

- 1) LINER
- 2) VOYAGE CHARTER
- 3) TIME CHARTER
- 4) BAREBOAT CHARTER
- 5) CONSECUTIVE VOYAGE CHARTER
- 6) ROUND TRIP CHARTER
- 6) CONTRACT OF AFFREIGHTMENT



Tempo

Carico

Nave non è
centrale

- Caratteristica in negativo: contratto di trasporto che non si riferisce a una specifica nave
- Obbligazione di trasportare una certa quantità di merce con navi che saranno determinate in corso di rapporto
- Lo shipowner ha la disponibilità delle navi tra un trasporto e l'altro: importanza del programma delle spedizioni

CARATTERISTICHE



- Molto vicino a voyage charter: trasporto di certa quantità di merci prefissate nel corso di un periodo di tempo
- Elementi del TIME E DEL VOYAGE CHARTER
- Diversi voyage charters ma senza consecutività
- MERCI OMOGENEE – solitamente rinfuse ma anche semilavorati e prodotti finiti (autoveicoli) – UNA SOLA TIPOLOGIA O PIÙ TIPI
- Attenzione perché merci di diversi tipi creano problemi
- Quantità elevate
- Tempo non inferiore a 1 anno
- Navi individuate solo per per tipo e stazza
- Stretta correlazione tra tempo e viaggio



Contratto della logistica
con fattore relazionale

Particolari esigenze connesse alla
durata del rapporto: rischi futuri

Flessibilità nella formulazione +
cooperazione + buona fede



DENOMINAZIONE

COA si riferisce a tutti i contratti di trasporto con charterparties e polizze di carico

Volume contracts, Quantity contracts,
Freight contracts, Tonnage contracts,
Cargo contracts



Documentazione

- 1- Contratto specifico
- 2- Formulario charterparty con clausole ad hoc
- 3- Contratto base + voyage charter o polizza di carico per ogni viaggio

Intercoa 80

Volcoa (1982)

GencoA (2004)

GencoA A + GencoA B (2022)

PARTI



- *Shipowner*: diverso da tradizionale – GROSSO OPERATORE che controlla navi proprie o navi locate o noleggiate
- Rischi maggiori: pool di owners
- Contratto con 2 o più owners senza vincolo di solidarietà per percorsi diversi
- Se le navi sono sotto time charter si deve distinguere tra vettore contrattuale e vettore di fatto

- *Charterer*: impresa di grandi dimensioni
- Spesso ha controllo esclusivo o parziale del porto
- Spesso è anche destinatario

Nave



- *Obbligazione generica*: focus sul carico – basta che si usi un certo genere di nave (tipo, stazza e bandiera)
- Navi proprie o noleggiate: dipende dalla clausola: *owner*, *disponent owner*, *voyage chartered owner of a vessel to be nominated (TBN)*
- Particolari esigenze del *charterer* che chiede solo navi proprie
- SOSTITUZIONE prima della designazione
- Più è generica la descrizione più ampie sono le opzioni ma anche gli obblighi del vettore

- Problema diritto/obbligo dell'owner di eseguire il trasporto con la nave indicata in contratto o con altra
- Se si da che momento
- Obbligo del charterer di accettare altra nave se quella contrattuale va perduta o diritto di rifiutare
- Doppia prospettiva: obbligo per owner/diritto per charterer

Nave



- *Obbligazione diventa da generica a specifica con il NOR*
- Nave strettamente connessa alle spedizioni
- GENCOA prevede che il charterer indichi il programma delle spedizioni e prima dell'inizio del tempo di stallia – entro un tot giorni – deve essere individuata la nave
- Approvazione entro 24 ore da parte del charterer: se rigetta legittimamente l'owner deve designare altra nave
- Diritto dell'owner di indicare nave sostitutiva

Programma spedizioni



- CUORE DEL COA: quanto carico e in che tempi
- Consente di dare flessibilità MA NECESSARIA COLLABORAZIONE: informazione reciproca su navi, posizione, disponibilità carichi
- Impossibile che rimanga immutato
- Problemi in caso di modifica del mercato noli: in rialzo l'owner vuole usare le navi sul mercato libero; in ribasso il *charterer* vuole usare altre navi
- GENCOA molte clausole: box 9-10; cl. 2, 3, 4, 5 e 6

Diverse ipotesi



- 1) Stallie e cancello previsti puntualmente per ogni spedizione
- 2) Intervalli minimi e massimi tra le diverse spedizioni. Solo il 1° individuato
- 3) Programma trimestrale comunicato in anticipo
- 4) Programmazione variabile: es. specifico per 1 mese e indicativo per 3 mesi

Clausola FAIRLY EVENLY SPREAD: equa distribuzione carichi e viaggi

Flessibilità ma fonte di contenzioso

Case law non uniforme: se il charterer consegna tutto il carico previsto ma in modo non uniforme è inadempiente rispetto a una obbligazione

Danno allo shipowner che non può usare le navi diversamente o deve ricorrere a noleggiare sul mercato a prezzi alti (>nolo)

Carichi

Elemento fondamentale

Grande attenzione perché condiziona la durata, il programma delle spedizioni e il nolo

Solitamente solo 1 tipo ma ci sono anche COA che prevedono tipi diversi

QUANTITÀ: può essere globale o a viaggio; solitamente indicato ABOUT ma con un min e un max per evitare che si faccia un viaggio con carico parziale

Opzioni MOLOO e MOLCO

PROBLEMI: il charterer deve o può caricare merci diverse se il primo carico non è disponibile? Questo incide sulla nave e sui porti? Diversi tipi di carico richiedono diversi metodi di caricazione e scaricazione e dovrebbero essere evitate certe combinazioni



NOLO

Sostanzialmente come nel VOYAGE CHARTER (idem compenso di controstaia)

Può essere per LUMPSUM, sulla quantità caricata, su quella scaricata, su quella indicata in polizza

Se ci sono carichi diversi possono essere previsti noli diversi

VOLCOA: prevede box per quantità e pagamento ma lascia libere e parti di indicare direttamente il nolo nel singolo contratto

GENCOA: molto dettagliato: tasso di nolo e calcolo + acquisito ad ogni evento dal momento della caricazione + pagamento entro n° giorni dalla emissione polizza di carico + deadfreight

VARIAZIONI NOLO: contratto di durata – esigenza di variare in rapporto ad aumento costi

Currency clauses: bunker price cl. e escalation cl.



NOLO

Le clausole sulla variazione di nolo coprono aumenti salariali, premi assicurativi, prezzo bunker, diritti portuali

Senza la clausola si potrebbe richiamare l'eccessiva onerosità sopravvenuta (non mancano precedenti in giurisprudenza di inizio 1900 dopo la grande guerra)

Per evitare effetti dell'inflazione si può collegare il nolo al costo di certe materie prime o a un certo indice

In certi casi l'incremento è possibile solo se si supera un aumento di un certo livello

Ad esempio la BIMCO BUNKER PRICE ADJUSTMENT CLAUSE 2004: (GENCOA) prevede la comparazione del costo del bunker con quello del porto indicato nel 1° giorno di caricazione e prevede un sistema di adattamento in aumento o diminuzione





Inadempimento

- Può riguardare la singola prestazione o il contratto quadro
- L'owner è inadempiente soprattutto per mancanza di designazione nave, data di cancello, nave inadatta alla caricazione per dimensioni, sporczia ecc.
- Il charterer è inadempiente soprattutto in relazione alle singole spedizioni. Dal punto di vista generale l'inadempimento principale concerne la comunicazione del programma di spedizioni
- All'inadempimento si connette l'obbligo per la parte non inadempiente di non aggravare i danni (o di ridurli)



Futuro

- BIMCO Electronic Bills of Lading Clause 2014
- "Green" clauses : BIMCO 2020 Marine Sulphur Fuel Clause
- Pandemic clauses: ebola e covid: BIMCO "Infectious or Contagious Diseases" Clauses
- Insolvency and "fiscal fitness" clauses

Conclusioni

- Contratto molto importante
- Creazione giusto collegamento tra contratto base e singoli contratti
- Difficile stabilire la flessibilità ma determinare in modo preciso le obbligazioni delle parti per evitare contenzioso
- Uso molto diffuso della clausola di forza maggiore: evento oltre controllo della parte che lo esonera da responsabilità
- Certe volte operano come frustration clauses con l'effetto di risolvere il contratto
- Altre volte creano solo effetto sospensivo durante impedimento (anche nei contratti di costruzione)



Grazie per l'attenzione