

PIRATERIA, PANDEMIE E SANZIONI NEL TIME CHARTER. L'ALLOCAZIONE DEI RISCHI E LA FUNZIONE DELL'INDEMNITY

Piracy, Pandemics and Sanctions in the Time Charter. The Allocation of Risks and the Role of Indemnity

SERGIO NAPOLITANO

Abstract: la riflessione sul *time charter* si è a lungo fondata su una proposizione tanto radicata quanto raramente discussa, secondo la quale la clausola dell'*indemnity* contemplata a favore dell'*owner* nei principali formulari utilizzati nella prassi dei traffici marittimi costituirebbe il contrappeso della clausola *d'employment* riconosciuto al *charterer*. Il presente lavoro si propone di sottoporre tale impostazione a una revisione critica, sostenendo che l'*indemnity*, sia espressa sia implicita, costituisca un istituto solo apparentemente autonomo. Essa rappresenta, infatti, una qualificazione conclusiva priva di una reale funzione operativa, poiché non produce effetti diversi da quelli già derivanti dalla ripartizione dei rischi stabilita dal contratto. Da questa prospettiva, anche il cosiddetto limite causale si rivela, in realtà, non come un autentico accertamento empirico, bensì come un giudizio sull'appartenenza del rischio, dissimulato sotto le forme di una verifica causale. L'argomentazione trova conforto anche dall'analisi della copiosa giurisprudenza inglese in materia che può essere ricondotta ad un giudizio sulla ripartizione dei rischi. Tale ricostruzione trova conferma anche nell'esperienza delle tre principali crisi dell'ultimo quindicennio, pirateria, pandemia e sanzioni, durante le quali l'allocation dei rischi è dipesa dal contenuto del contratto e dall'operatività dello strumento assicurativo, secondo una tecnica regolativa divenuta progressivamente più esplicita. Tale ricostruzione conduce a rilevanti conseguenze pratiche per l'interpretazione delle clausole speciali e la redazione dei formulari contrattuali e anche ad una diversa lettura delle disposizioni dettate in materia dal codice della navigazione.

Abstract: the law of time charterparties has long been shaped by a proposition that is both deeply entrenched and seldom questioned: namely, that the indemnity afforded to owners under the principal standard forms of time charter constitutes the counterpart to the charterers' right to issue employment orders. This article challenges that orthodoxy by arguing that indemnity, whether express or implied, is only superficially an autonomous legal doctrine. In reality, it is merely a concluding legal characterisation with no independent operative function, since it gives rise to no consequences beyond those already flowing from the contractual allocation of risk. From this perspective, the so-called causal limit likewise emerges not as a genuine inquiry into causation, but as a determination of risk allocation presented in the language of causation. This thesis is further supported by the extensive body of English case law, which is shown to be more coherently explained as reflecting judicial assessments of the contractual allocation of risk. The argument is reinforced by the experience of the three major crises of the past fifteen years-piracy, the COVID-19 pandemic, and international sanctions-during which the distribution of losses ultimately depended on the parties' contractual allocation of risk and the operation of insurance mechanisms, within a regulatory framework that has become increasingly explicit. This analysis has significant practical implications for the interpretation of bespoke clauses, the drafting of standard charterparty forms, and the interpretation of the relevant provisions of the Italian Code of Navigation.

Parole chiave: *time charter*; allocazione dei rischi, pirateria, pandemie, sanzioni e diritto della navigazione.

Key words: *time charter*, risk allocation, piracy, pandemics, sanctions and maritime law.

SOMMARIO: 1. La clausola d'*indemnity* nel *time charter* quale qualificazione priva di autonomia operativa. - 2. La ripartizione dei rischi e la circolarità del limite causale. - 3.

L'allocazione dei rischi nelle crisi della pirateria, della pandemia e delle sanzioni internazionali. - **4.** La funzione assicurativa nell'elaborazione giurisprudenziale. - **5.** L'interpretazione delle clausole, la redazione dei formulari e la teoria delle fonti. - **6.** La conformazione dell'*employment* nel codice della navigazione. - **7.** Considerazioni conclusive.

1. La clausola d'*indemnity* nel time charter quale qualificazione priva di autonomia operativa.

Il *time charter* consegna all'interprete una struttura nella quale la scissione tra gestione nautica e direzione commerciale della nave costituisce il tratto tipologico qualificante. L'armatore (*owner*) conserva l'organizzazione tecnica dell'esercizio, mentre il noleggiatore (*charterer*) acquisisce, contro il corrispettivo del nolo, il governo dell'impiego commerciale della nave per un periodo di tempo determinato.

Su tale dissociazione la dottrina e la giurisprudenza inglesi hanno edificato una proposizione assurta a *communis opinio*¹, per la quale il potere del *charterer* di impartire ordini sull'impiego commerciale della nave troverebbe il proprio contrappeso strutturale nell'obbligo di tenere indenne l'armatore dalle conseguenze della loro esecuzione, secondo uno schema commutativo nel quale al trasferimento del controllo corrisponderebbe la traslazione del rischio.

La proposizione non resiste all'analisi della struttura del contratto, poiché postula un ulteriore scambio di prestazioni che non trova riscontro nel sinallagma contrattuale.

Il *time charter* scambia la disponibilità della nave per un certo periodo di tempo contro il nolo. La distribuzione dei rischi non forma oggetto di un distinto momento attributivo, ma discende dalla delimitazione delle sfere contrattuali operata dal regolamento pattizio secondo un criterio unitario, riferito alla possibilità di ciascun contraente di prevedere, governare e assicurare il rischio al momento della propria scelta. Tale criterio opera in modo identico su entrambi i lati del rapporto. I rischi ordinari della navigazione, quali il tempo avverso, l'urto contro un ostacolo sommerso, gravano sull'armatore non perché manchi un'indennità che lo copra, ma perché l'accettazione del servizio entro i limiti geografici convenuti lo incorpora.

Di contro, il rischio del porto divenuto pericoloso o della prassi locale sopravvenuta grava sul noleggiatore, non perché un'indennità lo trasli, ma perché appartiene alla sfera dell'impiego che egli governa. La ripartizione del rischio è quindi già prevista dal regolamento contrattuale e non richiede alcun ulteriore meccanismo di trasferimento per produrre effetti.

Di conseguenza, l'indennità dell'armatore, sia essa espressa o implicita, rappresenta soltanto la conclusione di un giudizio già svolto. Essa non stabilisce un criterio per decidere, ma si limita a indicare il risultato dell'accertamento su quale parte del contratto debba gravare il rischio che si è verificato. L'istituto, pertanto, non introduce alcuna regola ulteriore né dispone di un autonomo limite causale.

In un rapporto di durata, ogni evento della fase esecutiva deriva necessariamente da un ordine di impiego. Per questo, il criterio della causalità materiale non è utile a stabilire chi debba sopportare il rischio. Dire che l'ordine ha causato il danno significa infatti aver già deciso che quel rischio non era a carico dell'armatore. Il giudizio sulla causalità, quindi, non risolve la questione, ma si limita a esprimere

¹ La formula del controllo compensato dall'indennità costituisce l'impostazione corrente della letteratura specialistica: v., per tutti, S. BAKER-J. KENNY-J.D. KIMBALL-T.H. BELKNAP JR., *Time Charters*, VIII ed., Informa Law from Routledge, London, 2025; nonché *Scrutton on Charterparties and Bills of Lading*, XXV ed., a cura di D. FOXTON-H. BENNETT-S. BERRY-C. SMITH-S. WALSH, Sweet & Maxwell, London, 2024.

una conclusione già raggiunta: a quale parte del contratto appartiene il rischio che si è verificato. Di conseguenza, pare potersi affermare che la clausola dell' *indemnity*, non introduce una regola autonoma, ma descrive soltanto l'esito della ripartizione dei rischi già operata dal contratto.

La critica deve essere intesa nella sua esatta portata, che è dogmatica e non demolitoria dell'assetto del tipo. Resta ferma la ripartizione fondamentale delineata nella clausola 8 del NYPE, che pone il comandante sotto gli ordini e le direzioni del noleggiatore quanto all'*employment*, con il dovere di pronta esecuzione degli ordini legittimi temperato dal tempo ragionevole di verifica riconosciuto in *The Houda*²; restano fermi i limiti che la presidiano, il discrimine tra *employment* e *navigation* e l'obbligazione di sicurezza del porto, nella struttura prospettica che la giurisprudenza le ha impresso dalla formula di Sellers L.J. in *The Eastern City*³ sino al correttivo dell'obbligazione secondaria di nuovi ordini fissato in *The Evia (No 2)*⁴ e alla conservazione dell'azione di danni in capo all'armatore che abbia eseguito l'ordine, affermata in *The Kanchenjunga*⁵; e resta ferma la razionalità economica dell'insieme, enunciata dalla House of Lords in *The Hill Harmony*⁶, per la quale il tempo di viaggio costituisce la risorsa che il noleggiatore acquista con il nolo, sicché il governo del tempo compete a chi ne sopporta il costo, salva la valutazione di sicurezza attuale riservata al comandante. Proprio questa razionalità, tuttavia, si volge contro la formula corrente. Se il contenuto dello scambio è il tempo contro il nolo, il potere di impartire ordini non è una prerogativa che l'armatore concede e che debba essere compensata da un obbligo di manleva, ma la forma stessa di godimento della risorsa acquistata; e un potere che costituisce l'oggetto del contratto non genera, per il fatto del suo esercizio, alcun credito di riequilibrio.

2. La ripartizione dei rischi e la circolarità del limite causale.

La clausola dell' *indemnity* trova, nel sistema dei formulari, una duplice fonte. Nei modelli che la prevedono espressamente, quali la clausola 9 del Baltime e la clausola 13 dello Shelltime 4⁷, essa costituisce oggetto di pattuizione; nel NYPE, che non la contempla in via generale neppure dopo la revisione del 2015, la giurisprudenza ne ha ricavato l'esistenza in via implicita, sul presupposto che l'efficacia commerciale del rapporto la esiga⁸, individuandone il fondamento sostanziale nella considerazione, svolta da Mustill J. in *The Georges Chr. Lemos*, secondo la quale il noleggiatore, cui è attribuito il potere di impiegare la nave nel proprio interesse, deve sopportare le conseguenze delle scelte di impiego che gli sono proprie⁹. L'operatività dell'istituto è soggetta a tre limiti di elaborazione giurisprudenziale: l'implicazione non può porsi in contrasto con le pattuizioni espresse¹⁰; la copertura non si estende ai rischi che l'armatore ha assunto con la stipulazione, dei quali il tempo avverso e

² *Kuwait Petroleum Corporation v. I & D Oil Carriers Ltd (The Houda)* [1994] 2 Lloyd's Rep. 541 (C.A.).

³ *Leeds Shipping Co. Ltd v. Société Française Bunge (The Eastern City)* [1958] 2 Lloyd's Rep. 127 (C.A.), spec. 131.

⁴ *Kodros Shipping Corporation of Monrovia v. Empresa Cubana de Fletes (The Evia) (No 2)* [1983] 1 A.C. 736 (H.L.).

⁵ *Motor Oil Hellas (Corinth) Refineries S.A. v. Shipping Corporation of India (The Kanchenjunga)* [1990] 1 Lloyd's Rep. 391 (H.L.).

⁶ *Whistler International Ltd v. Kawasaki Kisen Kaisha Ltd (The Hill Harmony)* [2000] UKHL 62; [2001] 1 A.C. 638.

⁷ V., rispettivamente, la clausola 9 del formulario Baltime e la clausola 13 del formulario Shelltime 4; per il commento, *Time Charters*, cit.

⁸ *Triad Shipping Co. v. Stellar Chartering & Brokerage Inc. (The Island Archon)* [1994] 2 Lloyd's Rep. 227 (C.A.); per il fondamento del meccanismo implicativo v. già *Royal Greek Government v. Minister of Transport (The Ann Stathatos)* (1949) 83 Ll. L. Rep. 228 (Devlin J).

⁹ *The Athanasia Comminos and Georges Chr. Lemos* [1990] 1 Lloyd's Rep. 277 (Mustill J).

l'ostacolo sommerso costituiscono le esemplificazioni tradizionali, in quanto incorporati nell'accettazione del servizio entro i limiti convenuti¹¹; il pregiudizio deve porsi in nesso causale diretto con l'ordine, nesso che la negligenza sopravvenuta dell'armatore o dei suoi preposti interrompe¹².

Nella fattispecie decisa in *The Island Archon*, la nave, destinata a Bassora in esecuzione dell'*employment*, era stata esposta alla prassi allora invalsa nei porti iracheni, nella quale pretese per ammanchi venivano azionate contro la nave indipendentemente dal riscontro della loro fondatezza, con conseguente imposizione all'armatore di garanzie ed esborsi non correlati ad alcuna colpa. La Court of Appeal riconobbe l'*indemnity* rilevando che tale rischio, sorto successivamente alla stipulazione, non poteva ritenersi assunto dall'armatore e gravava pertanto sulla parte che aveva ordinato il viaggio¹³. La motivazione non contiene alcun accertamento causale in senso proprio, e la decisione si risolve nell'attribuzione del rischio a una delle sfere contrattuali. Alla medesima struttura è riconducibile l'applicazione dell'istituto in materia documentale. La rivalsa dell'armatore per la responsabilità assunta verso i terzi in dipendenza delle polizze firmate *as presented* riposa sull'appartenenza del contenuto dei documenti alla sfera del soggetto che li presenta¹⁴, mentre il limite di ordine pubblico costituito dall'inefficacia della lettera di garanzia rilasciata a fronte di polizza consapevolmente netta esprime, a propria volta, un giudizio di imputazione, escludendo che il rischio dell'inganno documentale possa essere traslato in capo a soggetto diverso da colui che vi partecipa¹⁵. Le pronunce che hanno negato la rivalsa presentano struttura identica: in *The Nogar Marin* la sottoscrizione da parte del comandante di una ricevuta senza riserve su merce difettosa è stata ricondotta alla diligenza documentale dovuta dall'organizzazione armatoriale¹⁶; in *The White Rose* il difetto di protezione dell'apertura del ponte, dal quale era derivato l'infortunio dello *stevedore*, è stato ascritto alla manutenzione, e dunque alla sfera dell'armatore¹⁷. In entrambi i gruppi di decisioni la sequenza materiale degli accadimenti è la medesima - un ordine, la sua esecuzione, un pregiudizio - e ciò che distingue le pronunce di accoglimento da quelle di rigetto non è un diverso svolgimento causale, ma la diversa imputazione del rischio realizzatosi, che la formula dell'interruzione del nesso si limita a registrare.

La conferma decisiva proviene dalla pronuncia che ha fissato il criterio causale nella sua formulazione corrente. In *The Kos* l'armatore, che aveva legittimamente ritirato la nave per mancato pagamento del nolo mentre erano in corso le operazioni di caricazione, domandava il controvalore del tempo e del combustibile impiegati nella custodia della merce rimasta a bordo. Lord Sumption accolse la domanda sul fondamento dell'*indemnity* dello *Shelltime 3*, affermando che l'ordine di caricare era rimasto causa efficiente del pregiudizio e non ne costituiva la mera occasione, e che il concorso della

¹⁰ *Sig. Bergesen D.Y. & Co. v. Mobil Shipping and Transportation Co. (The Berge Sund)* [1993] 2 Lloyd's Rep. 453 (C.A.); *Ben Shipping Co. (Pte) Ltd v. An Bord Bainne (The C Joyce)* [1986] 2 Lloyd's Rep. 285 (Bingham J).

¹¹ *The Island Archon*, cit.; per applicazioni del principio, *Action Navigation Inc. v. Bottiglieri di Navigazione S.p.A. (The Kitsa)* [2005] EWHC 177 (Comm); [2005] 1 Lloyd's Rep. 432, in tema di vegetazione della carena, e *The Darya Tara* [1997] 1 Lloyd's Rep. 42, in tema di danni da tempo avverso.

¹² *A/B Helsingfors Steamship Co. Ltd v. Rederiaktiebolaget Rex (The White Rose)* [1969] 1 W.L.R. 1098; [1969] 2 Lloyd's Rep. 52 (Donaldson J); *Naviera Mogor S.A. v. Société Metallurgique de Normandie (The Nogar Marin)* [1988] 1 Lloyd's Rep. 412 (C.A.).

¹³ *The Island Archon*, cit., spec. la motivazione di Evans L.J.

¹⁴ *The Berkshire* [1974] 1 Lloyd's Rep. 185 (Brandon J); *Boukadoura Maritime Corp. v. Société Anonyme Marocaine de l'Industrie et du Raffinage (The Boukadoura)* [1989] 1 Lloyd's Rep. 393.

¹⁵ *Brown Jenkinson & Co. Ltd v. Percy Dalton (London) Ltd* [1957] 2 Q.B. 621 (C.A.).

¹⁶ *The Nogar Marin*, cit.

¹⁷ *The White Rose*, cit.

decisione armatoriale di ritiro non escludeva il nesso, non richiedendosi il carattere esclusivo della causa¹⁸. Sennonché il criterio di distinzione tra causa efficiente e occasione è indicato dalla stessa motivazione nell'estraneità del rischio realizzatosi a quelli accettati dall'armatore. L'accertamento del nesso causale presuppone che sia già stata individuata la parte su cui grava il rischio, cioè la questione che dovrebbe risolvere. La circolarità è quindi insita nel criterio stesso: poiché nel time charter ogni evento della fase esecutiva deriva da un ordine di impiego, la mera causalità materiale non consente di selezionare le conseguenze giuridicamente rilevanti.

Un ulteriore argomento nella stessa direzione proviene dall'evoluzione dei formulari. Se l'*indemnity* avesse natura di regola operativa, sarebbe ragionevole aspettarsi che le più recenti revisioni ne avessero ormai consacrato il testo.

E invece il NYPE 2015, che pure ha riscritto il formulario alla luce di decenni di esperienza applicativa e ha disseminato clausole d'*indemnity* espresse per profili specifici, dalla difformità delle polizze rispetto al *charter* ai rischi di guerra, alla pirateria, alle sanzioni, ha lasciato l'*indemnity* generale dell'armatore alla sua condizione implicita.¹⁹ Il dato si spiega agevolmente nella prospettiva qui accolta. Dove un rischio determinato deve essere allocato, il mercato ne scrive la regola di appartenenza; la formula generale resta invece non scritta, perché nulla aggiungerebbe a quanto già delimitato dalle sfere contrattuali. Da tale ricostruzione discende un corollario suscettibile di verifica.

Finché il rischio è episodico, riconducibile a un ordine determinato, valutabile entro un assetto contrattuale stabile e gravante su un debitore solvibile, il giudizio di appartenenza può essere formulato nelle forme dell'accertamento causale, senza che divenga evidente la natura allocativa del criterio applicato. Quando, invece, il rischio è sistemico e incide sulle condizioni di esecuzione dell'intero rapporto anziché derivare da un singolo ordine, quella forma di giudizio perde il proprio oggetto. L'allocatione del rischio non può più essere ricostruita attraverso il nesso causale, ma deve emergere direttamente dalla disciplina del contratto. Le crisi dell'ultimo quindicennio lo dimostrano con particolare evidenza.

3. L'allocatione dei rischi nelle crisi della pirateria, della pandemia e delle sanzioni internazionali.

Tra i tre rischi considerati, la pirateria è quello che più si avvicina al paradigma episodico sul quale l'istituto indennitario è costruito²⁰, ed è infatti l'unico rispetto al quale il sistema ha potuto a lungo affidarsi agli strumenti generali. L'inadeguatezza di tali strumenti è emersa in sede applicativa. In *The Triton Lark* la CONWARTIME 1993, che consente di rifiutare l'ordine di attraversare zone nelle quali la nave «*may be, or is likely to be, exposed to war risks*», fu interpretata nel senso di richiedere una «*real likelihood*» dell'esposizione²¹, cioè un criterio probabilistico costruito sull'evento bellico episodico,

¹⁸ *ENE Kos 1 Ltd v. Petroleo Brasileiro S.A. (Petrobras) (No 2) (The Kos)* [2012] UKSC 17; [2012] 2 A.C. 164, spec. la motivazione di Lord Sumption.

¹⁹ NYPE 2015 (ASBA-BIMCO-Singapore Maritime Foundation): il formulario prevede indennità espresse soltanto per profili determinati, tra i quali la difformità tra polizze di carico e charter (cl. 31(b)), i rischi di guerra (cl. 34), la pirateria (cl. 39(b)) e le sanzioni (cl. 46(c)); l'indennità generale per le conseguenze degli ordini di impiego resta affidata all'implicazione.

²⁰ Il ricorso agli strumenti generali è documentato da *Cosco Bulk Carrier Co. Ltd v. Team-Up Owning Co. Ltd (The Saldanha)* [2010] EWHC 1340 (Comm) (Gross J), che ha escluso l'*off-hire* per il sequestro piratesco sotto la clausola 15 del NYPE non emendata.

²¹ *Pacific Basin IHX Ltd v. Bulkhandling Handymax AS (The Triton Lark)* [2011] EWHC 2862 (Comm) e [2012] EWHC 70 (Comm) (Teare J).

inidoneo a rappresentare un rischio diffuso e persistente, nel quale la probabilità del singolo attacco è contenuta mentre il rischio di area permane costante. La correzione non è provenuta da una riconsiderazione dell'*indemnity*, che nell'intera vicenda non risulta invocata, bensì dalla modificazione del testo contrattuale e dalla sua interpretazione in *The Paiwan Wisdom*, che ha svincolato il diritto di rifiuto dal mutamento delle circostanze successivo alla stipulazione²². L'assetto definitivo emerge dalla clausolistica elaborata dalla BIMCO nel 2009 e nel 2013 e dall'INTERTANKO, che disciplina espressamente il rischio attraverso tre strumenti: la facoltà di rifiutare l'ordine pericoloso, l'indennità dovuta in caso di esecuzione e l'imputazione al noleggiatore dei costi aggiuntivi. La tecnica adottata non si limita a disciplinare gli effetti del rischio, ma sostituisce il tradizionale giudizio *ex post* con un'allocazione preventiva del rischio, eliminando così i presupposti stessi dell'accertamento successivo²³.

La disciplina del nolo durante il sequestro ne costituisce il riscontro più significativo. La nave rimane *on hire* per novanta giorni dalla cattura, per una durata dichiaratamente commisurata ai tempi medi di detenzione praticati dalla pirateria somala dell'epoca²⁴ e successivamente estesa al tempo necessario alla riparazione dei danni²⁵. La clausola opera dunque la quantificazione anticipata di un rischio assicurabile, non l'applicazione di un principio indennitario. Quanto al riscatto, che la clausolistica non disciplina, la sua allocazione risponde al medesimo sistema. Ritenuto lecito dal diritto inglese e non contrastante con l'ordine pubblico²⁶, esso è coperto dalle polizze *kidnap and ransom* e dai corpi di guerra, e la prassi lo lascia all'assetto assicurativo. Quando la sua distribuzione è stata portata all'esame della *Supreme Court*, in *The Longchamp*, essa è stata operata mediante la Regola F delle Regole di York e Anversa, con la qualificazione come spese sostitutive dei costi dei cinquantuno giorni di negoziato che ridussero la richiesta dei sequestratori da sei milioni a 1,85 milioni di dollari²⁷, sicché la funzione che la ricostruzione corrente assegnerebbe all'*implied indemnity* è stata assolta dall'avaria comune. Da ultimo, la crisi del Mar Rosso non ha richiesto categorie ulteriori. Gli attacchi, riconducibili ai rischi di guerra più che alla pirateria in senso tecnico, hanno restituito operatività alle clausole CONWARTIME e VOYWAR, e il costo della deviazione per il Capo di Buona Speranza è stato allocato al noleggiatore dal funzionamento ordinario del nolo a tempo, che pone a carico di chi acquista il tempo di nave anche il tempo dell'itinerario prudente, in applicazione del principio affermato in *The Hill Harmony*²⁸.

²² *Taokas Navigation S.A. v. Komrowski Bulk Shipping KG (GmbH & Co.) (The Paiwan Wisdom)* [2012] EWHC 1888 (Comm) (Teare J).

²³ BIMCO Piracy Clause for Time Charter Parties 2009, adottata in due successive versioni nel corso del medesimo anno e sostituita dalla Piracy Clause for Time Charter Parties 2013; INTERTANKO Piracy Clause - Time Charterparties (2009), successivamente riveduta.

²⁴ Piracy Clause for Time Charter Parties 2009 e 2013: la nave rimane in nolo per l'intera durata del sequestro, ma l'obbligo di pagamento è sospeso a decorrere dal novantunesimo giorno successivo alla cattura sino alla liberazione; v. anche le *Explanatory Notes* pubblicate dalla BIMCO a corredo della clausola.

²⁵ Piracy Clause for Time Charter Parties 2013, che pone a carico del noleggiatore il nolo, o il suo equivalente dopo la riconsegna, per il tempo perduto nel ripristino dei danni e dei deterioramenti conseguenti al sequestro.

²⁶ *Masefield AG v. Amlin Corporate Member Ltd (The Bunga Melati Dua)* [2011] EWCA Civ 24 (Rix L.J.).

²⁷ *Mitsui & Co. Ltd v. Beteiligungsgesellschaft LPG Tankerflotte mbH & Co. KG (The Longchamp)* [2017] UKSC 68. Per il quadro generale dell'istituto, *Lowndes & Rudolf, The Law of General Average and the York-Antwerp Rules*, XV ed., Sweet & Maxwell, London, 2018.

²⁸ *The Hill Harmony*, cit. Sulla crisi del Mar Rosso non constano, allo stato, decisioni edite delle corti inglesi; i termini della questione sono fissati dalla clausolistica *war risks* richiamata nel testo e da *Herculito Maritime Ltd v. Gunvor International BV (The Polar)* [2024] UKSC 2, su cui *infra*, § 4.

La pandemia ha investito il rapporto con un rischio integralmente sistemico. La clausola dedicata, la BIMCO *Infectious or Contagious Diseases Clause* del 2015, elaborata a seguito dell'epidemia di ebola²⁹, riproduceva l'articolazione della clausolistica sulla pirateria; ma il suo criterio selettivo, l'«area colpita», presupponeva un'epidemia territorialmente circoscritta, ed è divenuto inoperante rispetto a un contagio che aveva esteso quella qualificazione all'intero pianeta³⁰. Il contenzioso si è conseguentemente svolto su terreni diversi: sull'*off-hire*, dove la sorte dei ritardi da quarantena e da congestione è dipesa dalla presenza della parola «*whatsoever*», sola idonea a estendere la sospensione del nolo alle cause esterne alla nave³¹; sull'organizzazione armatoriale, investita dalla crisi degli avvicendamenti degli equipaggi; sui rimedi generali del contratto. In tale contenzioso, l'*indemnity* non ha svolto alcuna funzione decisoria, non perché mancassero i pregiudizi, ma perché difettava il presupposto richiesto dalla sua formulazione causale: un ordine determinato cui imputarli. La revisione del 2022 ha colmato la lacuna emersa, ma secondo la stessa logica retrospettiva. La clausolistica speciale, infatti, nasce dall'esperienza della crisi precedente; per questo, ogni crisi nuova apre inevitabilmente un nuovo spazio di scopertura, nel quale l'allocazione del rischio torna a dipendere esclusivamente dalla disciplina vigente.

Quanto, infine, alle sanzioni, la BIMCO *Sanctions Clause* per *time charter parties* del 2010 - elaborata sull'onda dell'inasprimento dei regimi sanzionatori - e la corrispondente clausola INTERTANKO esonerano l'armatore dall'obbligo di eseguire ordini di impiego che, secondo il suo ragionevole giudizio, esporrebbero la nave, l'armatore, i *managers*, l'equipaggio o gli assicuratori a sanzioni o proibizioni, e gli riconoscono l'indennità per le pretese dei terzi conseguenti all'esecuzione di viaggi alternativi³²; è sufficiente il rischio dell'infrazione, non essendo richiesta la prova della sua attualità³³. La tutela non è tuttavia priva di zone d'ombra: si è osservato che l'indennità può rivelarsi di ardua escussione quando i conti del noleggiatore siano essi stessi attinti da misure di congelamento³⁴, e la clausola non copre l'ipotesi - pure prospettabile - in cui sia proprio l'esecuzione dell'ordine a determinare l'irrogazione della sanzione. La successiva revisione della clausola, adottata dalla BIMCO nel 2020, e la moltiplicazione dei regimi sanzionatori seguita al conflitto russo-ucraino - con le misure sul trasporto del greggio e il fenomeno della c.d. flotta ombra - hanno accresciuto in misura considerevole il rilievo pratico di tali previsioni, facendone una componente ormai irrinunciabile della contrattazione di impiego³⁵.

L'attribuzione di una simile facoltà a una parte che opera in mercati volatili pone tuttavia un problema di esercizio opportunistico, che costituisce la questione regolatoria centrale della materia. La sua disciplina è stata definita in *The Catalan Sea*, che ha composto i contrapposti interessi combinando una soglia di attivazione contenuta con un controllo procedimentale rigoroso: per attivare la clausola basta

²⁹ BIMCO *Infectious or Contagious Diseases Clause* for Time Charter Parties 2015, elaborata a seguito dell'epidemia di ebola dell'Africa occidentale del 2014.

³⁰ Sul criterio dell'«*Affected Area*» v. ora *Bunge S.A. v. Pan Ocean Co. Ltd (The Sagar Ratan)* [2025] EWHC 193 (Admlty), che ne ha confermato la logica territoriale, escludendo che il contagio insorto a bordo valga a rendere il porto «area colpita».

³¹ *Andre & Cie S.A. v. Orient Shipping (Rotterdam) B.V. (The Laconian Confidence)* [1997] 1 Lloyd's Rep. 139 (Rix J); nonché *The Saldanha*, cit.

³² BIMCO *Sanctions Clause* for Time Charter Parties 2010, lett. (A) e (C); sulla genesi della clausola v. A. KHARCHANKA, *The meaning of a good safe port and berth in a modern shipping world*, cit., 140.

³³ R. WILLIAMS, *The impact of sanctions on charterparty operations*, in *Journal of International Maritime Law*, 2013, 302.

³⁴ WILLIAMS, *The impact of sanctions*, cit.

³⁵ BIMCO *Sanctions Clause* for Time Charter Parties 2020, che ha sostituito la versione del 2010 ampliando la nozione di parte sanzionata e la disciplina delle conseguenze.

il giudizio oggettivamente ragionevole di un rischio reale di esposizione, senza che occorra la prova della violazione probabile, ma quel giudizio deve essere formato in buona fede, all'esito di accertamenti adeguati e nella considerazione degli elementi contrari offerti dal noleggiatore³⁶. La medesima impostazione governa l'ipotesi nella quale la sopravvenienza sanzionatoria investa non l'ordine ma il pagamento: in *RTI v MUR Shipping* la Supreme Court ha escluso che la previsione di *reasonable endeavours* obblighi la parte che invoca la forza maggiore ad accettare una prestazione diversa da quella dovuta, quale il pagamento del nolo in euro anziché in dollari, in difetto di chiara disposizione³⁷.

Ne risulta confermata la regola che emerge dall'intera esperienza esaminata: l'allocazione del rischio è rimessa al testo contrattuale, e il testo non può essere riscritto nel momento in cui il rischio si realizza.

Il riscontro storico converge, così, con l'analisi dogmatica. Nel contenzioso originato dalle tre crisi, l'istituto tradizionalmente presentato come contrappeso del potere di impartire ordini non ha determinato l'esito di alcuna controversia. Il rischio episodico è stato disciplinato dalla clausolistica speciale e dall'assicurazione; quello sistemico è rimasto affidato al testo contrattuale e ai suoi silenzi. Quando l'indennità dell'armatore viene richiamata, essa non opera come autonoma regola di decisione, ma come denominazione riassuntiva di allocazioni del rischio già compiute da altre fonti, secondo il corollario emerso dall'analisi della casistica.

4. La funzione assicurativa nell'elaborazione giurisprudenziale.

Nell'elaborazione della giurisprudenza, l'allocazione dei rischi del *time charter* si è progressivamente ordinata attorno all'assetto delle coperture assicurative, inteso non quale vicenda successiva e satisfattiva del pregiudizio, ma quale criterio di distribuzione che precede e assorbe l'indagine causale.

Le pronunce dell'ultimo decennio, lette nel loro insieme anziché isolatamente, convergono su un dato comune: la questione decisiva non riguarda l'evento che ha prodotto la perdita, ma l'individuazione della parte tenuta a procurare la copertura assicurativa del rischio e dell'interesse nel quale essa è stata stipulata. Ne consegue che la funzione dell'assicurazione, tradizionalmente collocata a valle della ripartizione dei rischi, si rivela invece elemento costitutivo della ripartizione stessa.

Il punto di emersione dell'orientamento è *The Ocean Victory*. La perdita totale della nave nel porto di Kashima era stata ricondotta a un evento qualificato anomalo, in quanto determinato dalla concomitanza, statisticamente eccezionale nella storia del porto, di due fenomeni meteomarinari ciascuno dei quali, isolatamente considerato, ne costituiva caratteristica ricorrente, e si collocava perciò all'esterno della garanzia di sicurezza del porto³⁸. Residuava la questione della rivalsa tra le parti della catena di noleggio, che la maggioranza ha risolto sull'assetto delle coperture, riconoscendo nell'assicurazione congiunta sullo scafo, stipulata nell'interesse tanto dell'*owner* quanto del *charterer*, un codice completo di allocazione del rischio coperto, preclusivo della rivalsa tra i coassicurati³⁹. Una volta accertato che le parti avevano organizzato una copertura comune sul medesimo interesse, la distribuzione della perdita

³⁶ *Tonzip Maritime (Singapore) Pte Ltd v. 2Rivers Pte Ltd (The Catalan Sea)* [2025] EWHC 2036 (Comm) e, in appello, [2026] EWCA Civ 641. La clausola azionata era una sanctions clause in forma emendata, imperniata - al pari del modello BIMCO - sul «*reasonable judgement*» dell'armatore.

³⁷ *RTI Ltd v. MUR Shipping B.V.* [2024] UKSC 18.

³⁸ *Gard Marine and Energy Ltd v. China National Chartering Co. Ltd (The Ocean Victory)* [2017] UKSC 35; [2017] 1 W.L.R. 1793.

³⁹ *The Ocean Victory*, cit.: sul punto assicurativo la maggioranza è costituita da Lord Toulson, con Lord Mance e Lord Hodge; dissenzienti Lord Clarke e Lord Sumption.

risulta esaurita dall'operazione assicurativa, e la domanda di rivalsa si risolverebbe nella riappropriazione unilaterale di un rischio congiuntamente trasferito al mercato. Il giudizio sulla perdita della nave non transita, in alcun passaggio della motivazione, per l'accertamento della sua derivazione causale nei rapporti interni, ma per l'individuazione del soggetto nel cui interesse la copertura era stata stipulata.

La medesima impostazione governa, da un diverso versante, *The Global Santosh*, dove la questione, insorta in materia di *off-hire*, atteneva all'estensione della sfera del *charterer* rispetto ai fatti dei soggetti della sua catena commerciale. La Supreme Court ha escluso che tali fatti vi ricadano per la sola appartenenza soggettiva dei loro autori alla catena, richiedendo un nesso funzionale con l'esercizio dei diritti o l'adempimento degli obblighi nascenti dal *charter*⁴⁰. La precisazione possiede portata sistematica, poiché nega che l'imputazione per sfere costituisca una responsabilità oggettiva di gruppo e ne conferma la natura di giudizio sulla governabilità: il *charterer* risponde del fatto dei propri ausiliari nella misura in cui esso costituisce esercizio della posizione contrattuale che gli è propria, e non oltre. La sfera di rischio risulta così delimitata dallo stesso criterio che la fonda: il rischio appartiene a chi lo governa, e cessa di appartenergli dove il suo governo non si estende.

Il punto di massima tensione dell'orientamento è *The Polar*, originato da un sequestro piratesco nel Golfo di Aden. I ricevitori del carico, chiamati a contribuire in avaria comune al riscatto, opponevano che le polizze di carico, richiamando le previsioni del *charter* che imputavano ai noleggiatori i premi per i rischi di guerra e per le coperture *kidnap and ransom*, avessero istituito un codice assicurativo preclusivo della rivalsa, analogo a quello riconosciuto in *The Ocean Victory*. La Supreme Court ha respinto la prospettazione, negando che il finanziamento del premio altrui implichi, di per sé, rinuncia dell'assicurato alle proprie pretese, ed esigendo a tale effetto una manifestazione univoca di volontà⁴¹, nel solco della linea inaugurata, per l'allocazione assicurativa dei rischi di guerra nel rapporto di noleggio, da *The Evia (No 2)*⁴².

La divergenza rispetto al precedente del 2017 è effettiva. In quel caso, la preclusione dell'azione di rivalsa è stata ricavata in assenza di un'espressa clausola di rinuncia; nel caso in esame, invece, è stata esclusa nonostante il contratto attribuisse espressamente a una parte l'onere del premio assicurativo. La spiegazione tecnica si fonda sulla distinzione tra coassicurazione e mero finanziamento del premio. Nella prima ipotesi, la rivalsa nei confronti del coassicurato contrasterebbe con la struttura stessa dell'operazione, che realizza una copertura comune del medesimo interesse; nella seconda, invece, l'assunzione del costo del premio non attribuisce all'accollante la qualità di assicurato e lascia impregiudicate le pretese nei suoi confronti. La distinzione è, sul piano concettuale, corretta. Tuttavia, essa fa dipendere esiti radicalmente diversi da differenze nella costruzione documentale, sebbene, sotto il profilo economico, chi sostiene il costo del premio procuri comunque la copertura del rischio. Per questa ragione, tale distinzione non sembra esaurire la ratio dell'orientamento, la cui coerenza deve essere ricercata su un piano ulteriore.

A tale livello le pronunce codificano una regola unitaria, articolata in due principi. La questione operativa, in ciascuna di esse, non riguarda la catena degli eventi che hanno condotto alla perdita, ma la titolarità delle coperture. E poiché l'assicurabilità costituisce, con la prevedibilità e la governabilità, una delle componenti del criterio di delimitazione delle sfere contrattuali, la giurisprudenza assicurativa non

⁴⁰ *NYK Bulkship (Atlantic) N.V. v. Cargill International S.A. (The Global Santosh)* [2016] UKSC 20; [2016] 1 W.L.R. 1853, spec. la motivazione di Lord Sumption.

⁴¹ *Herculito Maritime Ltd v. Gunvor International BV (The Polar)*, cit., spec. la motivazione di Lord Hamblen.

⁴² *The Evia (No 2)*, cit., in relazione alla clausola 21 del formulario Baltime.

introduce un criterio eterogeneo, ma porta a espressione diretta il giudizio di appartenenza che la casistica indennitaria esprime nella forma indiretta dell'accertamento causale. Il secondo principio riguarda la deroga al regime legale della rivalsa: essa è ammessa, ma richiede una pattuizione chiara ed espressa e non può essere desunta da clausole o assetti contrattuali ambigui.

La regola opera in entrambe le direzioni, come dimostra la giurisprudenza sanzionatoria: in *RTI v MUR Shipping* la previsione di *reasonable endeavours* non obbliga chi invoca la forza maggiore ad accettare una prestazione diversa da quella dovuta, nello specifico il nolo in euro anziché in dollari, in difetto di chiara disposizione; specularmente, in *Gravelor Shipping v GTLK*, dinanzi a clausole che per l'ipotesi di impedimento sanzionatorio prevedevano espressamente il pagamento in valuta alternativa, la corte ha tenuto le parti al meccanismo pattuito, riconoscendogli piena operatività⁴³.

La mancanza di esplicita previsione nel testo contrattuale non può essere compensata nel momento in cui il rischio si realizza; quello che dispone trova invece piena applicazione. In entrambi i casi, il costo dell'incompletezza grava sulla parte che aveva il potere di completare il regolamento, tanto più in un mercato che, grazie alla costante evoluzione della clausolistica BIMCO e alla capacità di strutturazione dell'industria assicurativa, offre strumenti idonei a disciplinare preventivamente il rischio.

La giurisprudenza più recente conferma la convergenza dei due percorsi, indennitario e assicurativo, sul medesimo giudizio di appartenenza, e la conferma proviene da entrambi i versanti. Sul versante indennitario, *The Grand Amanda*, riconoscendo all'armatore la rivalsa per le condanne subite dinanzi ai giudici cinesi in dipendenza del deterioramento di un carico legittimamente ordinato, ha formulato il criterio dell'indennità implicita nei termini seguenti: la rivalsa compete ove l'ordine del *charterer* sia stato causa efficiente dell'esposizione dell'*owner* a un rischio non assunto con la stipulazione, senza che rilevi la prevedibilità astratta del pregiudizio e senza che occorra, diversamente da quanto si riteneva all'indomani di *The Island Archon*, un mutamento delle circostanze successivo alla conclusione del contratto⁴⁴. La formulazione esprime in maniera nitida la struttura del criterio. La causa efficiente vi è definita *per relationem* al rischio non assunto, sicché l'accertamento causale coincide con il giudizio di appartenenza. Inoltre, l'abbandono del requisito del mutamento delle circostanze, che offriva all'imputazione un riferimento temporale oggettivo, rimette per intero la decisione alla delimitazione delle sfere contrattuali.

Sul versante dell'allocazione interna della spedizione, *The MSC Flaminia* ha risolto una controversia da duecento milioni di dollari, originata dall'esplosione occorsa a bordo nel 2012, sul terreno della qualificazione delle singole pretese. La Supreme Court ha ammesso che il *charterer* possa in principio opporre all'*owner* la limitazione di responsabilità della Convenzione del 1976, respingendo la distinzione tra pretese interne ed esterne all'impresa di navigazione, ma ha escluso dalla limitazione le pretese per la perdita o il danneggiamento della nave stessa e per le perdite conseguenti, riconducendovi i costi di rimozione delle acque di spegnimento e dei residui dell'incendio e lasciandone fuori la rimozione e la decontaminazione del carico contaminato⁴⁵.

La sequenza causale, comune a tutte le pretese, non ha determinato l'esito delle controversie che è invece dipesa dalla qualificazione di ciascuna di esse. Ciò che rileva è che l'allocazione del rischio

⁴³ *Gravelor Shipping Ltd v. GTLK Asia M5 Ltd*, cit.

⁴⁴ *Sino East Transportation Ltd v. Grand Amazon Shipping Ltd (The Grand Amanda)* [2025] EWHC 1990 (Comm) (Henshaw J).

⁴⁵ *MSC Mediterranean Shipping Company S.A. v. Conti 11 Container Schiffahrts-GmbH & Co. KG (The MSC Flaminia)* [2025] UKSC 14, spec. la motivazione di Lord Hamblen.

residuo è rimasta affidata al regolamento contrattuale e all'assetto delle coperture e che l'indennità dell'armatore non compare mai come premessa del ragionamento, ma soltanto, se del caso, come sua conclusione. La circostanza che le più recenti pronunce in materia di *indemnity* formulino il proprio test in relazione ai rischi assunti, mentre le decisioni rese in materia assicurativa si concentrano sulla titolarità delle coperture, conferma che la regola è unica: l'indennità non ne costituisce la fonte, ma soltanto la denominazione.

5. L'interpretazione delle clausole, la redazione dei formulari e la teoria delle fonti.

Da questa conclusione discendono importanti conseguenze sul piano operativo, anzitutto in materia di interpretazione. Se le clausole speciali elaborate per la pirateria, le malattie contagiose e le sanzioni non derogano a un principio generale di *indemnity*, ma anticipano il medesimo giudizio di appartenenza che l'*indemnity* esprimerebbe ex post, i loro silenzi non possono essere colmati ricorrendo a una pretesa *implied indemnity* residuale. Una simile soluzione reintrodurrebbe, infatti, in sede interpretativa la stessa circolarità emersa sul piano dogmatico. Le lacune devono invece essere colmate individuando a quale sfera di governabilità e di assicurabilità appartenga il rischio non disciplinato, secondo l'operazione che la giurisprudenza compie costantemente, quale che sia il linguaggio con cui la esprime.

Dalla stessa conclusione discende anche un'indicazione sul piano processuale. Le controversie relative ai pregiudizi derivanti dalla clausola d'*employment* dovrebbero essere impostate, sin dagli atti introduttivi, sull'appartenenza del rischio e sulla titolarità delle coperture, piuttosto che sul nesso causale. La stessa giurisprudenza, infatti, utilizza quest'ultimo come uno strumento per esprimere il risultato del giudizio, non come il suo reale fondamento.

Sul piano della redazione dei formulari, dall'esperienza delle tre crisi può trarsi un insegnamento che la tecnica clausolare non ha ancora evidenziato. La clausolistica speciale, costruita per elencazione retrospettiva di eventi, alloca strutturalmente la crisi precedente: i novanta giorni di nolo modellati sui tempi di detenzione della pirateria somala, l'area colpita concepita per epidemie territorialmente circoscritte, gli apparati di screening calibrati sui regimi sanzionatori vigenti al momento della stipulazione ne costituiscono altrettante dimostrazioni.

Dalle osservazioni fin qui svolte se ne desume che in corrispondenza di ogni nuova crisi si riapre un intervallo di scopertura, nel quale l'allocazione del rischio resta affidata alla lettera di un testo concepito per disciplinare un rischio diverso. Poiché la giurisprudenza si fonda su concetti chiari per poter derogare al regolamento contrattuale, tale intervallo non può essere colmato ex post quando il rischio si è già realizzato. Ciò implica che la razionalizzazione avvenga in sede di redazione del contratto, mediante clausole formulate in termini parametrico-soglia e collegate all'aggravamento oggettivo del rischio di area, quale che ne sia la causa, fisica o normativa. Se la regola operativa dipende dalla titolarità delle coperture e dalla lettera del contratto, il baricentro della disciplina del rischio marittimo si sposta verso chi redige i testi e struttura le coperture: da un lato la BIMCO, quale legislatore privato a produzione continua; dall'altro il mercato assicurativo, che definisce le condizioni di assicurabilità e, con esse, la concreta distribuzione dei rischi. Dopo *The Polar*, la funzione delle corti si concentra nella tutela del confine tra ciò che il contratto prevede e ciò che non prevede, secondo una scelta che addossa il costo dell'incompletezza contrattuale alla parte che avrebbe potuto completare il regolamento. Tale sistema appare razionale e tuttavia presenta un costo distributivo. L'intervallo di scopertura tra l'insorgere di una nuova crisi e la successiva elaborazione della clausola destinata a disciplinarla grava inevitabilmente sulla parte che non partecipa né alla redazione dei formulari né alla strutturazione delle coperture

assicurative. Proprio per questo, nessuna teoria dell'indennità, priva com'è di un'autonoma funzione operativa, è in grado di colmare tale divario.

6. La conformazione dell'*employment* nel codice della navigazione.

Su questo sfondo il diritto della navigazione italiano cessa di essere il termine debole della comparazione, per rivelarsi il luogo nel quale la regola effettiva della materia ha ricevuto, con largo anticipo, formulazione legislativa.⁴⁶ Il codice della navigazione conosce la medesima scissione tra gestione nautica e direzione commerciale sulla quale il tipo si costruisce, ma il riequilibrio del rapporto non vi è affidato a un istituto indennitario, bensì operato *ex ante*, sulla conformazione del potere. L'art. 393, comma 2, previene l'imputazione all'armatore delle obbligazioni assunte dal comandante nell'esecuzione delle istruzioni commerciali, rendendo superflua, *in parte qua*, la traslazione che il diritto inglese realizza attraverso la rivalsa documentale; l'art. 391 sospende il nolo per l'impedimento non imputabile al noleggiatore quale effetto naturale del tipo, senza che la sorte del corrispettivo dipenda, come nell'*off-hire* dei formulari, dall'inserzione di una parola; l'art. 388, soprattutto, nega al noleggiatore il diritto di esigere viaggi che esponano la nave e l'equipaggio a pericoli imprevedibili al momento della stipulazione, sottraendo il viaggio pericoloso al potere di ordine anziché traslarne le conseguenze. La tecnica codicistica possiede, rispetto ai rischi sistemici, esattamente i requisiti che al congegno indennitario sono risultati mancare: non presuppone un ordine determinato cui imputare il pregiudizio, poiché opera sul potere e non sulle conseguenze; non richiede alcun accertamento causale, poiché delimita l'oggetto della pretesa esigibile anziché fondare una pretesa ulteriore; non genera un credito esposto all'insolvenza o al congelamento del patrimonio del debitore, poiché la conformazione del potere non abbisogna, per operare, della solvibilità di alcuno.

La lettera dell'art. 388, riferita ai pericoli per la nave e per l'equipaggio secondo l'immagine storica del pericolo fisico, parrebbe precluderne l'applicazione ai rischi normativi⁴⁷. La preclusione, tuttavia, non trova conferma all'esito dell'analisi. Il viaggio che espone la nave al fermo, alla confisca o alla perdita delle coperture assicurative, e l'equipaggio a procedimenti sanzionatori, realizza un pericolo per la nave in senso proprio e non metaforico, giacché l'immobilizzazione prolungata dell'unità è indistinguibile, negli effetti economici e giuridici, dal trattenimento piratesco che nessuno dubiterebbe di ricondurre alla norma. Va, infatti, osservato che la *ratio* della disposizione è quella di sottrarre al potere di ordine i viaggi che, per una sopravvenienza imprevedibile, presentino un'alea eccedente il programma contrattuale originario. È quindi irrilevante che tale aggravamento abbia origine fisica o normativa, poiché ciò che rileva è l'alterazione del rischio rispetto all'assetto concordato dalle parti. L'integrazione del contratto secondo buona fede costituisce, infine, la sede tecnica della ricostruzione proposta. In tale quadro, l'art. 391 disciplina gli effetti sul corrispettivo e l'art. 394 l'imputazione lungo

⁴⁶ Sul contratto di noleggio nell'ordinamento italiano v. L. TULLIO, *Contratto di noleggio*, in *Trattato di diritto civile e commerciale*, già diretto da A. CICU, F. MESSINEO, L. MENGONI, continuato da P. SCHLESINGER, Giuffrè, Milano, 2006; E.G. ROSAFIO, *Il contratto di noleggio di nave e di aeromobile*, Aracne, Roma, 2008; nella manualistica, A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, XVII ed., Giuffrè Francis Lefebvre, Milano, 2026, e S. ZUNARELLI-M.M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, vol. I, V ed., Wolters Kluwer-Cedam, Milano, 2023; per la trattazione sistematica, G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, Giuffrè, Milano, 1987-2001, e i contributi raccolti nel *Trattato breve di diritto marittimo*, coordinato da A. ANTONINI, vol. II, *I contratti di utilizzazione della nave e la responsabilità del vettore*, Giuffrè, Milano, 2008.

⁴⁷ La disposizione non risulta avere formato oggetto di specifica trattazione monografica; per l'inquadramento v. gli autori citati alla nota precedente, spec. L. TULLIO, *Contratto di noleggio*, cit.

la catena dei subnoleggi, secondo un coordinamento funzionale che corrisponde al criterio adottato dalla più recente giurisprudenza inglese nella delimitazione della sfera del noleggiatore.

L'operazione ermeneutica richiede, tuttavia, una duplice precisazione: occorre chiarirne la qualificazione e rispondere alla principale obiezione che essa suscita.

Sotto il primo profilo, si è già evidenziato che il fermo, la confisca e la perdita delle coperture costituiscono un pericolo per la nave nel significato proprio del termine e quindi la naturale conseguenza è che l'estensione ai rischi normativi si risolve in un'interpretazione estensiva della fattispecie. L'integrazione secondo buona fede interviene, invece, non per costruire la regola, ma per disciplinarne le conseguenze, nei termini già illustrati con riferimento agli artt. 391 e 394.

Un'altra obiezione potrebbe sollevarsi in relazione al fatto che in un contesto nel quale i pacchetti sanzionatori si susseguono con frequenza, il requisito dell'imprevedibilità al momento della stipulazione finisca per svuotare di contenuto la norma nei contratti conclusi dopo il 2022, quando l'inasprimento dei regimi sanzionatori era ormai un dato di comune esperienza. Sul punto va precisato che l'argomento sembra confondere la prevedibilità del rischio in astratto con quella della specifica sopravvenienza. L'alea assunta dalle parti si misura infatti sul quadro normativo vigente al momento della stipulazione, non sulla generica possibilità di un suo futuro aggravamento. La designazione della nave, l'estensione del divieto a una categoria di viaggi fino ad allora lecita o la perdita sopravvenuta delle coperture costituiscono eventi specifici che nessuna diligenza contrattuale può anticipare. Lo stesso criterio è stato adottato, del resto, per il rischio di pirateria: la notorietà del fenomeno in una determinata area non ha mai reso prevedibile, ai fini dell'applicazione della norma, il singolo sequestro.

Pare opportuno precisare, tuttavia, che resta fermo il limite oltre il quale la lettura proposta non può spingersi. Dove il rischio normativo sia già attuale e conosciuto alla stipulazione, il viaggio non è sottratto al potere di ordine, ma appartiene all'alea che il noleggiatore ha acquistato; e anche questo limite conferma che la norma codicistica opera secondo il medesimo criterio di appartenenza che l'intera indagine ha documentato.

Ne risulta, per i rapporti soggetti al diritto italiano, uno statuto dei rischi sistemici che l'ordinamento inglese ha dovuto costruire in via pattizia lungo quindici anni di crisi. Non è casuale che la clausolistica sviluppata dalla prassi internazionale⁴⁸, imperniata sul rifiuto dell'ordine pericoloso, sull'imputazione dei costi aggiuntivi e sulla disciplina del corrispettivo, riproduca la sequenza degli artt. 388, 387 e 391 cod. nav. Tale convergenza dimostra che il codice del 1942 non ha seguito il modello inglese, ma ne aveva già anticipato la logica sul piano decisivo dell'allocazione del potere, piuttosto che su quello dei rimedi.

7. Considerazioni conclusive.

L'indagine svolta consente di restituire alla formula da cui prende le mosse la riflessione corrente il suo esatto significato. Il *time charter* è un contratto con il quale le parti scambiano la disponibilità della nave per un certo periodo di tempo contro il pagamento del nolo, distribuendo i rischi della fase esecutiva secondo un criterio unitario fondato sulla possibilità di ciascuna parte di prevederli, governarli e assicurarli al momento della scelta contrattuale. Rispetto a tale criterio, che non necessita di ulteriori meccanismi traslativi, l'indennità dell'armatore rivela la propria natura di qualificazione conclusiva. In

⁴⁸ Per la lettura della prassi contrattuale internazionale nella prospettiva dell'ordinamento italiano v. S.M. CARBONE-P. CELLE-M. LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo. Attraverso i casi e le clausole contrattuali*, VI ed., Giappichelli, Torino, 2020.

nessuno dei contesti esaminati essa ha costituito la premessa della decisione: ha designato, piuttosto, l'esito di decisioni fondate sulla delimitazione delle sfere contrattuali, sulla titolarità delle coperture e sulla lettera del contratto.

Anche il limite causale si rivela l'espressione dello stesso giudizio di appartenenza che dovrebbe accertare, come confermato anche dalla giurisprudenza più recente. L'indennità dell'armatore non opera sul piano decisorio ma piuttosto sotto il profilo della qualificazione di un'allocazione del rischio già compiuta.

Le trasformazioni in corso non alterano questa conclusione, ma ne circoscrivono l'oggetto futuro. La circolazione elettronica dei documenti di trasporto, resa possibile dalla legislazione inglese più recente, erode la fisiologia del contenzioso da riconsegna senza polizza, che del terreno documentale dell'indennità ha costituito storicamente la parte più cospicua; le navi a crescente grado di autonomia imporranno di ritracciare il discrimine tra *employment* e *navigation* attorno a centri di imputazione nuovi, nei quali la valutazione di sicurezza attuale, oggi riservata al comandante, dovrà essere riallocata tra organizzazione armatoriale, sistemi di condotta remota e procedure automatizzate. In entrambi i casi muteranno i materiali del giudizio di appartenenza del rischio; non ne muterà la struttura, poiché la domanda alla quale l'interprete dovrà rispondere resterà quella che l'intera casistica esaminata ha mostrato essere l'unica effettivamente decisiva: a quale sfera contrattuale appartenga, per prevedibilità, governabilità e assicurabilità, il rischio realizzatosi.

A conclusione delle considerazioni che precedono, ci sembra potersi affermare che il riconoscimento dell'indennità dell'armatore quale qualificazione priva di autonomia operativa non impoverisca il sistema, ma sia coerente con la prassi contrattuale vigente nei traffici marittimi.

Tale affermazione soddisfa non solo un'esigenza di chiarezza concettuale, ma anche una funzione pratica, consentendo alle parti di conoscere in anticipo l'allocazione del rischio, al giudice di applicare la regola senza artifici argomentativi e al legislatore di disciplinare consapevolmente ciò che è realmente in gioco, vale a dire non i rimedi, ma l'allocazione dei rischi.