

Così come pare auspicabile che la medesima Regione Friuli Venezia Giulia estenda la positiva esperienza della gara per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri automobilistici e dei servizi marittimi di competenza regionale, anche al comparto ferroviario, così da applicare anche a questo settore i miglioramenti qualitativi ed economici attesi.

Solo aprendo la porta al mercato e alla concorrenza, il settore del trasporto pubblico locale può aspirare ad una qualità del servizio improntata a contenere il costante aumento del debito pubblico, ad accordare un'effettiva tutela all'ambiente circostante, a soddisfare pienamente i bisogni del viaggiatore. Ciò, sempre che la concorrenza non induca a perdere di vista la logica dell'economicità imprenditoriale, con la presentazione di offerte economicamente troppo basse che, se accettate, rischiano di determinare un livello prestazionale non in linea con l'offerta tecnica e qualitativamente insufficiente.

zio, corrispondono risultati economici negativi [...], minore qualità del servizio, scarso ricorso al servizio da parte dei cittadini ed, a fronte del contrarsi della spesa pubblica, una complessiva crisi di sistema sia sul versante del servizio che del suo utilizzo da parte dei destinatari».

i n t e r v e n t i

L'ESERCIZIO DELLA NAVIGAZIONE MARITTIMA: L'ARMATORE E IL PROPRIETARIO DELLA NAVE (*)

ALFREDO ANTONINI

Usually the proprietor of the ship (registered owner) is the person that operates the same, i.e. the shipowner, who is also the disponent owner. These qualifications are vested into two different persons whenever a bareboat charter or leasing contract, or a contract for the letting of the shipowning operations are in place. The ship management agreement, on the other hand, does not affect the subjective identification of the shipowner. The activity carried out by the shipowner of the vessel can produce detrimental effects on the proprietor's assets that are typical of the law of navigation and unknown to general private law: this is the case of the liability for pollution damages, the debt for general average contribution and that for salvage fee, the risk of undergoing a procedure of forced execution in relation to liens on the ship or the arrest of the same in respect of maritime claims brought against the shipowner. The subjective position of the shipowner is also relevant to pleasure navigation, where, under Italian law, it is configurable with regard to the so-called «navi da diporto» and to the «imbarcazioni», but probably not also to the «natanti». The limitation of the shipowner's liability is regulated for ships of less than three hundred gross tons by the Code of Navigation and for those of gross tonnage equal to or greater than three hundred tons by Legislative Decree 28th June 2012, n. 211, compliant with the London Convention of 19 November 1976, in force internationally, but not ratified by Italy.

SOMMARIO: 1. La scissione dell'esercizio dalla proprietà della nave: ragioni e fattispecie — 2. I rischi per il proprietario — 3. L'armatore nella navigazione da diporto — 4. Utilizzazione temporanea della nave — 5. La limitazione della responsabilità armatoriale.

1. *La scissione dell'esercizio dalla proprietà della nave: ragioni e fattispecie* — L'armatore è il soggetto che arma e gestisce la nave, con essa esercitando l'attività di navigazione.

(*) Questo saggio è destinato agli *Studi in onore di Antonio Flamini*.

Egli è normalmente, ma non necessariamente, il proprietario della nave.

Certamente è il soggetto che ha la disponibilità di quest'ultima (*disponent owner*), la quale gli deriva dalla proprietà della stessa, oppure dal godimento acquisito in virtù di apposito titolo: usufrutto, locazione, *leasing*.

I contratti da ultimo indicati determinano la scissione dalla figura del proprietario, che resta meramente statica, di quella dell'armatore, il quale esercita la navigazione ed è il soggetto dinamico dell'attività che si svolge con la nave.

Tali contratti normalmente intercorrono fra società dello stesso gruppo, delle quali una è proprietaria della nave ed altra la gestisce, diventandone armatrice; la scissione è legata all'evenienza che fanno capo a due distinti soggetti giuridici l'operazione finanziaria per l'acquisto o la costruzione della nave e l'esercizio imprenditoriale della stessa.

Una nuova forma di separazione fra proprietà ed armamento è affiorata di recente nella pratica, nella quale ha trovato elaborazione il contratto di concessione a titolo oneroso della gestione armatoriale: il concessionario munisce di equipaggio una nave che il proprietario ha già dotato delle attrezzature e degli allestimenti per la navigazione, divenendone armatore, e, verso corrispettivo, la gestisce nell'interesse del concedente, obbligandosi allo svolgimento di una serie di servizi; il concedente, pur essendo proprietario di nave, non è un imprenditore marittimo (per esempio nave oceanografica o per esplorazioni marine).

Con il contratto appena menzionato, l'utilità della gestione della nave va a beneficio del proprietario, il quale in ragione di ciò paga all'armatore un corrispettivo per il servizio e gli rimborsa i costi (eventualmente in maniera forfettaria), laddove ordinariamente e nella linea della tradizione la gestione avviene a beneficio e nell'interesse dell'armatore, che versa al proprietario il corrispettivo contrattuale.

Sembra avvertirsi nella pratica, soprattutto aeronautica, la tendenza del proprietario del mezzo nautico a fruire delle prestazioni e dei servizi propri di esso evitandone la gestione diretta, che viene da lui affidata ad altro soggetto, il quale diviene armatore o esercente ed assume gli obblighi e le responsabilità riconosciute alla qualifica: è il caso della locazione o del comodato del mezzo nautico a un'impresa di servizi, che assume il personale necessario e provvede ai costi di esercizio, contestualmente stipulando con il proprietario un contratto comportante l'obbligo di svolgimento del servizio (generalmente, di trasporto) solo in favore del medesimo o di soggetti da lui indicati, a fronte di un corrispettivo e del rimborso dei costi documentati, comprensivi di quelli della gestione. Tale collegamento negoziale (locazione o comodato e contratto quadro di trasporto) modifica sul piano economico

lo schema cui la tradizione marittima ci ha reso avvezzi (per il quale l'armatore, normalmente ma non necessariamente proprietario della nave, gestisce quest'ultima e funge da vettore tramite contratti di trasporto a tempo o a viaggio, stipulati con altro imprenditore di trasporto o con l'utente finale), svalutando la figura dell'armatore o dell'esercente, cui viene sottratto il ruolo dinamico e centrale nell'esercizio della navigazione, sostituito da un ruolo ancillare rispetto a quello del proprietario. Nella vasta e molteplice varietà del concreto, tale collegamento negoziale risponde ad esigenze analoghe a quelle che caratterizzano l'odierna esternalizzazione della produzione o di fasi rilevanti della stessa, realizzate tramite il subappalto, la subfornitura e — nel campo dei trasporti — la logistica e il subtrasporto. Sul piano giuridico si tratta di fattispecie di collegamento negoziale (locazione o comodato e appalto di servizi), oppure di contratto atipico misto.

Differente dalla fattispecie appena indicata è quella in cui l'armatore, conservando tale qualità, affida aspetti rilevanti della gestione della nave ad un *manager*, il quale diviene suo ausiliario in virtù di un contratto detto di *ship management*.

Il ricorso alla figura del *manager* è al presente molto diffuso, tant'è che, nel concreto, numerose imprese armatoriali operano tramite tale figura.

I servizi per l'esercizio dell'impresa di navigazione (*management services*), che l'armatore nella sostanza esternalizza e con notevoli livelli di autonomia, ricomprendono la gestione dell'equipaggio (*crew management*), la gestione tecnica (*technical management*) e quella commerciale (*commercial management*) della nave, nonché alcune prestazioni accessorie di consulenza e assistenza all'impresa armatoriale (*ancillary services*).

Non acquisisce la qualifica di armatore, ma di collaboratore e rappresentante dello stesso (istitutore o *ship manager*), il soggetto dell'Unione europea che gestisce con stabile organizzazione una nave appartenente a soggetto estraneo all'Unione europea e iscritta nei registri italiani ai sensi dell'art. 143, lett. *b*, *c*. nav.

Tale soggetto assume nei confronti dei terzi la responsabilità dell'esercizio della nave, in solido con l'armatore e in funzione di garanzia di effettività del soddisfacimento delle obbligazioni degli armatori estranei all'Unione europea.

Costituisce un concetto per lo più superato quello per il quale l'armatore è il titolare dell'impresa di navigazione, integrante un'attività svolta con il mezzo nautico, i cui requisiti non coincidono necessariamente con quelli dell'impresa (art. 2082 cod. civ.), perché non è necessaria la professionalità (la nave, infatti, può essere armata e utilizzata anche a scopo personale di diporto).

Vero è, invece, che nella normalità dei casi l'armatore esercita la nave per finalità commerciali ed è titolare di un'impresa di trasporto, oppure di un'impresa di servizi marittimi o industriali (rimorchio, salvataggio, posa di tubi o di cavi, impiantistica e costruzioni, riparazioni, ecc.).

La figura dell'armatore assume rilevanza, nel concreto, solo se diversa da quella del proprietario.

2. *I rischi per il proprietario* — Allorquando, in virtù di un titolo contrattuale (locazione, *leasing*), l'armatore è soggetto diverso dal proprietario, possono prodursi a carico di quest'ultimo effetti particolari per lui negativi, sconosciuti al diritto comune.

Il proprietario infatti, pur privato della detenzione della nave, corre determinati rischi connessi alla gestione della stessa, da lui non effettuata.

La ragione storica di ciò si rinviene nel fatto che la nave generalmente rappresentava l'unica garanzia per i creditori, i quali pertanto avevano diritto di soddisfarsi su di essa a prescindere dal soggetto che, gestendola, avesse assunto i relativi debiti (*actio in rem* degli ordinamenti di *common law*).

Gli effetti pregiudizievoli, che sul patrimonio del proprietario possono prodursi in relazione all'attività di navigazione esercitata dall'armatore, sono:

— la responsabilità per i danni da inquinamento da idrocarburi (Convenzione di Bruxelles del 29 novembre 1969, *CLC*): essa ricade sul proprietario e non sull'armatore;

— la responsabilità per i danni da inquinamento da carburante (Convenzione di Londra del 23 marzo 2001, *Bunker Convention*): essa grava in solido sul proprietario e sull'armatore;

— la responsabilità per i danni da inquinamento in base alla legge italiana (l. 31 dicembre 1982 n. 989 sulla difesa del mare): essa grava in solido sul comandante e sul proprietario o sull'armatore;

— i privilegi speciali sulla nave a garanzia di crediti marittimi, riferibili alla gestione effettuata dall'armatore e non a fatto del proprietario (Convenzione di Bruxelles del 10 aprile 1926; art. 552 c. nav.): il proprietario non è debitore, ma si espone al rischio di perdere la nave, se sottoposta ad espropriazione forzata in virtù del privilegio speciale gravante su di essa;

— il debito per contributo di avaria comune (art. 469 c. nav.; Regola A di York e Anversa) e quello per compenso di soccorso (art. 12 e 13 Convenzione di Londra del 28 aprile 1989), per la parte gravante sulla nave: il proprietario diviene debitore verso terzi (rispettivamente, i soggetti danneggiati dall'atto di avaria comune e il soccorritore) per fatti inerenti l'attività di na-

vigazione svolta dall'armatore (è tuttavia da segnalare altra ricostruzione, per la quale i debiti in questione gravano in ogni caso sull'armatore e non sul proprietario);

— il sequestro conservativo della nave per crediti marittimi sorti nei confronti del conduttore armatore (art. III n. 4 Convenzione di Bruxelles del 10 maggio 1952 sul sequestro conservativo delle navi marittime): il proprietario, pur non essendo debitore, perde la disponibilità della nave perché sottoposta a misura cautelare, e, per recuperarla, è tenuto a prestare una garanzia; peraltro il sequestro conservativo non è suscettibile di conversione in pignoramento all'esito della causa di merito, poiché, nel caso di riconoscimento giudiziale della pretesa del creditore sequestrante, la condanna potrà essere pronunciata solo nei confronti del debitore, quale il proprietario non è; sicché, il sequestro conservativo nei confronti del proprietario non debitore si sostanzia in una misura cautelare mera, fine a se stessa, che non dà al creditore la possibilità di soddisfacimento sulla nave sequestrata.

3. *L'armatore nella navigazione da diporto* — La figura dell'armatore attiene anche alla navigazione da diporto.

La legislazione previgente (art. 46 l. 11 febbraio 1971 n. 50 e successive modifiche) escludeva l'applicazione delle disposizioni sulla proprietà e di quelle sull'armamento ai natanti, e di quelle sulla limitazione della responsabilità armatoriale alle imbarcazioni; pertanto, per un verso l'armamento era configurabile solo per le navi e le imbarcazioni, ad esclusione dei natanti, e per altro verso le disposizioni ad esso relative ricevevano applicazione non integrale alle imbarcazioni.

Tali disposizioni non sono state riprodotte nel codice della nautica da diporto (d.lg. 18 luglio 2005 n. 171), che al riguardo tace.

In mancanza di norme speciali relative alla navigazione da diporto, in essa l'armamento è disciplinato dalla normativa propria della navigazione in sé considerata, in quanto non derogata; trovano pertanto applicazione le stesse norme che regolano l'esercizio nella navigazione mercantile, ossia quelle del codice della navigazione.

Infatti, il concetto di esercizio nautico non è estraneo alla navigazione da diporto, come è dimostrato, fra l'altro, dalle disposizioni concernenti il comando (art. 39 c. dip.), l'equipaggio (art. 34-38 c. dip.), l'iscrizione delle unità da diporto (art. 15-21 c. dip.); è esplicito inoltre il riferimento all'armatore contenuto nell'art. 2, comma 2, c. dip., concernente l'annotazione dell'utilizzazione a fini commerciali delle navi e delle imbarcazioni da diporto.

Talché, trovano applicazione anche alla navigazione da diporto le dispo-

sizioni sulla dichiarazione di armatore, la relativa pubblicità e la presunzione di armatore (art. 265-272 c. nav.), sul potere di nomina del comandante (art. 273 c. nav.), sulla responsabilità per i fatti dell'equipaggio (art. 274 c. nav.) e sulla limitazione del debito armatoriale (art. 275-277 c. nav. e d.lg. 28 giugno 2012 n. 111).

L'esercizio potrebbe escludersi in difetto dell'organizzazione, che ne rappresenta un elemento essenziale; tuttavia, poiché ai fini della sussistenza dell'organizzazione basta un minimo di stabilità e non occorre la professionalità, essa può ritenersi mancante — e, quindi, l'esercizio assente — solo per i natanti minimi, come quelli da spiaggia (art. 27, comma 3, lett. c, c. dip.).

Del pari, l'esercizio dovrebbe escludersi per le unità da diporto non soggette all'iscrizione nei registri tenuti dall'autorità marittima, costituente il presupposto della pubblicità dello stesso; dunque, per tutti i natanti da diporto, che non sono soggetti all'iscrizione (art. 15 c. dip.).

Tale soluzione appare coerente, anche in considerazione del fatto che i concetti di comandante, equipaggio, raccomandatario, dichiarazione di armatore e altri ancora sono del tutto estranei ai natanti (e, per il vero, anche ad una parte non irrilevante delle imbarcazioni), nei quali vi è semplicemente un conducente, la cui sottoposizione alla presunzione di armatore assumerebbe un rilievo meramente formale, senza che la relativa disciplina abbia possibilità di applicazione concreta.

4. *Utilizzazione temporanea della nave* — L'utilizzazione della nave per un periodo non superiore a quattordici giorni non determina lo spostamento della qualifica di armatore dal proprietario all'utilizzatore.

A tale affermazione si perviene in virtù dell'applicazione analogica dell'art. 939 *ter* c. nav. riferito all' esercente aereo, il quale dispone la responsabilità solidale del proprietario e dell'utilizzatore per i danni provocati a terzi.

La fattispecie ha rilevanza quasi esclusivamente nella navigazione da diporto, attesa l'evenienza che, in quella mercantile, la concessione della disponibilità della nave ha durata ampia, per la natura dell'attività imprenditoriale da svolgere con la nave.

5. *La limitazione della responsabilità armatoriale* — Costituisce regola tradizionale riconosciuta in ogni ordinamento, storicamente assai risalente, quella per la quale la responsabilità dell'armatore per i crediti marittimi ha carattere limitato.

Nel nostro ordinamento la limitazione del debito armatoriale è prevista dal codice della navigazione agli art. 275 ss. per gli aspetti sostanziali e agli art. 620 ss. per quelli procedurali concernenti l'attuazione della limitazione.

Nel campo internazionale, vi è la Convenzione di Londra del 19 novembre 1976 (*LLMC*), modificata dal Protocollo di Londra del 2 maggio 1996 (*LLMC Protocol*); questa convenzione non è in vigore in Italia, per mancanza della ratifica, pur autorizzata con la l. 23 dicembre 2009 n. 201.

Il d.lg. 28 giugno 2012 n. 211 (attuativo della dir. 2009/20/CE sulla assicurazione obbligatoria degli armatori per i crediti marittimi) ha previsto (art. 12) che il regime limitativo del codice della navigazione si applica solo alle navi di stazza lorda inferiore a trecento tonnellate.

Lo stesso, ancorché con imprecisa tecnica legislativa, ha determinato i limiti della responsabilità armatoriale per le navi di stazza lorda pari o superiore a trecento tonnellate, nella stessa misura prevista dalla Convenzione (art. 7 e 8 d.lg. cit.).

Siffatta stratificazione legislativa, che soffre della mancata ratifica della Convenzione internazionale e delle approssimazioni del decreto legislativo suindicato (il quale ha sottratto le navi di stazza lorda pari o superiore a trecento tonnellate al regime limitativo previsto dal codice della navigazione, senza delineare con chiarezza altro regime), ha determinato incisivi dubbi interpretativi.

Le poche pronunce giurisprudenziali che si sono avute non hanno contribuito a chiarire il problema, sul quale la stessa dottrina non ha espresso sino ad ora un'opinione sicura.

Una sobria interpretazione della normativa vigente, sopra indicata, induce a mio avviso a ritenere che in Italia il regime limitativo è il seguente:

— per gli armatori di navi di stazza lorda inferiore a trecento tonnellate, quello fissato dagli art. 275 ss. c. nav.;

— per gli armatori di navi di stazza lorda pari o superiore a trecento tonnellate, quello stabilito dagli art. 7 e 8 d.lg. 28 giugno 2012 n. 111.

Per gli aspetti processuali, ai fini della fruizione del beneficio, l'armatore è tenuto a depositare la somma limite, nell'ambito di un procedimento di carattere concorsuale.

Il procedimento, nel caso di navi di stazza lorda inferiore a trecento tonnellate, è quello previsto dagli art. 620 ss. c. nav.

Nel caso di navi di stazza lorda pari o superiore a trecento tonnellate, nell'assenza di normativa specifica nel cit. d.lg. 18 giugno 2012 n. 111, ci si chiede quale tale procedimento debba essere.

La risposta al quesito si rinviene, verosimilmente, nello stesso codice della navigazione.

Per un primo aspetto, sembra applicabile il procedimento regolato dagli art. 620 ss. c. nav., che è riferito alla attuazione della «limitazione del debito dell'armatore», e non alla limitazione di cui agli art. 275-277 c. nav.; l'applicazione richiederebbe alcuni adattamenti, in particolare con la sostituzione del riferimento al viaggio (che caratterizza il sistema limitativo del codice della navigazione) con quello all'evento (proprio della Convenzione e del decreto) e con la reimpostazione dei criteri di calcolo della somma limite, da rapportare alla stazza della nave anziché al suo valore.

Per un secondo aspetto, qualora la soluzione appena indicata non fosse ritenuta percorribile, è corretto ricorrere, mediante applicazione analogica, al procedimento previsto per la limitazione della responsabilità dell'esercente aereo (art. 1041 ss. c. nav.), senza particolari adattamenti, essendo il sistema limitativo in campo aeronautico legato all'evento e al tonnellaggio dell'aeromobile.

La limitazione in favore dell'armatore costituisce — tanto nel regime del codice della navigazione, quanto in quello della Convenzione e del decreto — una limitazione di responsabilità, anziché una limitazione del debito: è questa, senz'altro, la ricostruzione preferibile. Non si tratta di questione meramente teorica. Infatti, della limitazione del debito (ossia, riduzione dello stesso entro il limite fissato dalla legge) beneficia anche l'assicuratore della responsabilità del debitore, tanto in presenza di azione diretta del danneggiato, quanto nel regime generale dell'art. 1917 c.c.; invece, la limitazione della responsabilità non riduce il debito, ma solo restringe i beni con cui il debitore risponde nel caso di mancato pagamento del debito, restando pertanto irrilevante per l'assicuratore.

L'incertezza interpretativa e la grande rilevanza economica della questione rendono evidente la necessità che il Governo e il Parlamento, secondo le rispettive competenze, provvedano all'adesione alla Convenzione di Bruxelles e al Protocollo modificativo sopra citato, adottando altresì le specifiche norme attuative per la costituzione di un fondo e per la realizzazione della limitazione tramite un procedimento di carattere concorsuale.

LA CLAUSOLA BIMCO PER IL *SEA TRAFFIC MANAGEMENT*
(STM) A SUPPORTO DI UN *BUSINESS MODEL*
PIÙ EFFICIENTE E UNA RINNOVATA
ATTENZIONE ALL'AMBIENTE (*)

FILIPPO LORENZON E MASSIMILIANO PIRAS

A sea traffic management system allows ships engaged in international trade to share and process information on their route, rotation, speed etc, and adjust her trade in order to facilitate port and port infrastructure efficiency. A new clause from BIMCO allows the charterer to ask the owner to adjust the speed of the ship, when reasonable, to meet the arrival time which the system indicates as the most appropriate. The clause allows for a test of reasonableness which prompts the parties to environmental factors as well as more traditional business considerations. This environmental reasonability element in the compliance of charterer's orders amounts to a significant development in the field. This piece looks at the wording of the BIMCO STM Clause and focuses of the issues it raises and the solutions it offers.

SOMMARIO — 1. Introduzione — 2. Il *background* ambientale e la necessità di riforma del *business model*: la «funzione» nave/porto di efficienza economico-ambientale — 3. Considerazioni commerciali dell'arrivo *just-in-time* — 4. La clausola STM: l'individuazione di problematiche contrattuali ed i modelli seguiti per le soluzioni proposte — 5. Processo decisionale e impatti ambientali — 6. Ragionevolezza, tutela ambientale e dinamiche contrattuali — 7. Conclusioni.

1. *Introduzione* — L'efficienza, la massima produttività e il minimo impatto ambientale sono i concetti chiave delle aziende che oggi vogliono resistere in un settore economico straziato da un decennio di crisi e posizionar-

(*) Questo articolo è ispirato ad una lezione tenuta a Dalian (Cina) il 3 aprile 2019 da Filippo Lorenzon e approfondita da una serie di scambi con i colleghi dell'Università di Cagliari. Trae spunto da un articolo pubblicato in *Shipping and Trade Law* nel dicembre del 2018: F. LORENZON-M. TSIMPLIS, *The new BIMCO Sea Traffic Management. (STM) Clause for Voyage Charter Parties: Just in time or ahead of its time?*, STL 2018, (18) 10, 1ss.

si al vertice del mercato alla sua ripresa. Ma efficienza, elevata produttività e basso impatto ambientale non sono fattori semplici da inserire in un'unica equazione; soprattutto se si esce dalla miopia dell'ottica unimodale o dalla concorrenza a raggio breve o zero per guardare al sistema trasporto come ad un solo *provider* di un unico servizio primario da ottimizzare nel suo complesso e non necessariamente in ogni suo singolo componente.

La ricerca scientifica ed economica più recente ha infatti dimostrato come l'ottimizzazione del sistema-trasporto come tale richieda investimenti infrastrutturali convergenti a livello di *network* terrestre, attrezzatura portuale e ingegneria navale volti ad ottenere la massima fluidità di spostamento delle merci, obiettivo ultimo del trasporto di cose. Il progetto STM, cui fa riferimento questo articolo, gioca un ruolo importante in questo processo e la clausola BIMCO STM vuole rappresentare il punto di contatto tra questo processo evolutivo e la pratica marittima più tradizionale.

Questo breve articolo è volto a tracciare una panoramica lampo sul concetto di *sea traffic management* ed in particolare sul progetto STM e ad analizzare i dettagli della clausola BIMCO al fine di spiegarne la funzione teorica e farne apprezzare le soluzioni pragmatiche che propone a chi vorrà utilizzarla.

2. *Il background ambientale e la necessità di riforma del business model: la «funzione» nave/porto di efficienza economico-ambientale* — L'aumento della temperatura atmosferica globale di un grado centigrado rispetto ai livelli pre-industriali, nonostante gli sforzi per stabilizzare le concentrazioni atmosferiche di gas serra ⁽¹⁾, è un gravissimo campanello d'allarme. L'Accordo di Parigi del 2015 mira a contenere l'incremento futuro della temperatura del pianeta proponendo una riduzione del 25% delle emissioni globali entro il 2030 rispetto ai livelli registrati nel 2010, con emissioni nette pari a zero entro il 2070; volendo mantenere l'aumento della temperatura entro gli 1,5°C si dovrebbe ottenere una riduzione del 45% entro il 2030 con emissioni zero entro il 2050 ⁽²⁾. La realtà però stride con tali propositi ⁽³⁾, ed il

⁽¹⁾ Art. 2 della Convenzione Quadro delle Nazioni Unite sui Cambiamenti Climatici, New York, 9 maggio 1992, UNTS, No. 30822.

⁽²⁾ IPCC, 2018: *Summary for Policymakers*. In: *Global warming of 1.5°C. An IPCC Special Report on the impacts of global warming of 1.5°C above pre-industrial levels and related global greenhouse gas emission pathways, in the context of strengthening the global response to the threat of climate change, sustainable development, and efforts to eradicate poverty* [V. MASSON DELMOTTE-P. ZHAI-H.O. PÖRTNER-D. ROBERTS-J. SKEA-P.R.

raggiungimento degli obiettivi proposti dipende a sua volta dai contributi promessi a livello nazionale che attualmente — anche se pienamente implementati — non sarebbero sufficienti a raggiungere nemmeno il più modesto di questi risultati ⁽⁴⁾. Di questo passo l'aumento futuro della temperatura media globale alla fine del secolo sarà con tutta probabilità intorno ai 3,2°C ⁽⁵⁾ con conseguenze gravissime per la società e gli ecosistemi ambientali. Per tali ragioni tutti i settori, inclusi quelli che erano finora passati tra le maglie del legislatore internazionale, si troveranno sempre più sotto pressione per ridurre le emissioni di gas serra.

Le navi emettono circa il 2,4% dei gas serra globali ⁽⁶⁾, una fetta di responsabilità sociale certamente modesta ma oggi non più trascurabile. Nell'aprile del 2018, l'IMO ha adottato ⁽⁷⁾ una strategia iniziale per ridurre le emissioni dalle navi di almeno il 50% entro il 2050 rispetto al 2008 a dimostrazione del proprio supporto al raggiungimento degli obiettivi dell'Accordo di Parigi ⁽⁸⁾. Sicuramente un contributo modesto e molto in ritardo rispetto a quanto richiesto dalla comunità scientifica che da più di vent'anni spinge ad intervenire sul problema in maniera concreta. Ma la regolamentazione internazionale, ed in particolare quella dell'IMO, è notoriamente lenta e complessa sia nella formazione che nelle fasi successive di ratifica (ove necessaria) ed implementazione.

Riduzioni molto significative delle emissioni di gas serra possono però essere ottenute in modo immediato e senza bisogno di alcuna regolamentazione internazionale semplicemente lavorando sul concetto di efficienza e ottimiz-

SHUKLA-A. PIRANI-W.MOUFOUMA OKIA-C. PÉAN-R. PIDCOCK-S. CONNORS-J.B.R. MATTHEWS-Y. CHEN-X. ZHOU-M.I. GOMIS-E. LONNOY-T. MAYCOCK-M. TIGNOR-T. WATERFIELD (eds.), World Meteorological Organization, Geneva, Switzerland, 32.

⁽³⁾ Global Carbon Project (2018), *Carbon budget and trends 2018*. [www.globalcarbonproject.org/carbonbudget].

⁽⁴⁾ UNEP - United Nations Environment Programme, Nairobi (2018). *The Emissions Gap Report 2018*.

⁽⁵⁾ *Ibidem*.

⁽⁶⁾ IMO - *International Maritime Organization*, Third IMO GHG study 2014 (2014) [T.W.P. SMITH-J.P. JALKANEN-B.A. ANDERSON-J. CORBETT-J. FABER-S. HANAYAMA-E. O'KEEFFE-S. PARKER-L. JOHANSSON-L. ALDOUS-C. RAUCCI-M. TRAUT-S. ETTINGER-D. NELISSEN-D.S. LEE-S. NG-A. AGRAWAL-J.J. WINEBRAKE-M. HOEN-S. CHESWORTH-A. PANDEY (eds.)].

⁽⁷⁾ Per un commento critico sulla precedente strategia IMO, vedi M. TSIMPLIS *Shipping and the Marine Environment in the 21st Century*, in *Maritime Law Evolving* 2013, 95-130.

⁽⁸⁾ MEPC/72/17Add.1, Annex 11, Resolution MEPC.304 (72) (adopted on 13 April 2018).

zazione sia della nave nel senso tecnico-ingegneristico del termine (*scrubbers*) che del viaggio inteso nel senso più lato del termine come movimentazione della merce attraverso la filiera del trasporto. Se all'equazione si aggiunge la necessità per le imprese portuali di incrementare l'efficienza marginale e complessiva dei propri investimenti infrastrutturali e al contempo di ridurre anch'esse la propria impronta ambientale si può arrivare a teorizzare un nuovo *business model* del trasporto integrato volto ad ottenere un obiettivo comune tra *ship* e *shore*: efficienza, appunto ⁽⁹⁾. L'idea è quella di un sistema che mette in comunicazione diretta porti e navi di tutto il mondo e che determini, sulla base della capacità ricettiva del porto, la posizione di tutte le navi in arrivo e partenza da quel porto e le operazioni che vi vengano a svolgere, la rotta, velocità e rotazione più efficiente. Un sistema che, in un futuro non troppo remoto, permetta alle navi di «dialogare» tra di loro e con i porti con cui si interfacciano e determinare un coefficiente di massima produttività/minimo impatto ambientale del sistema nave-porto. L'arrivo delle navi *just-in-time* infatti, adeguando le prestazioni del motore della nave a velocità più efficienti e permettendo un'utilizzazione più efficiente dell'infrastruttura portuale tramite la riduzione dei tempi morti può contribuire in maniera sostanziale ⁽¹⁰⁾ alla riduzione dell'inquinamento atmosferico in prossimità dell'arrivo.

Tali misure non richiedono una regolamentazione internazionale o regionale ed i benefici commerciali che se ne trarrebbero possono da soli giustificare un cambiamento importante — se non radicale — del *business model* dello *shipping* con benefici alla portata di tutti e che possono essere ottenuti senza eccessive interferenze esterne. I requisiti per un sistema operativo che supporti gli arrivi *just-in-time* sono: (a) un sistema di scambio di informazioni per consentire un'adeguata pianificazione ed esecuzione del viaggio e (b) l'adeguamento delle obbligazioni contrattuali contenute nei contratti di vendita, i *charterparty* e le polizze di carico. Il *Sea Traffic Management Validation Project (STM Validation)* ⁽¹¹⁾ ha lavorato per sviluppare

⁽⁹⁾ J. FABER-D. NELISSEN-G. HON-H. WANG-M. TSIMPLIS, *Regulated slow steaming in maritime transport: An assessment of options, costs and benefits*, in CE Delft, Delft, Netherlands, 2012.

⁽¹⁰⁾ Vedi, per esempio: H. JOHNSON-L. STYHRE, *Increased energy efficiency in short sea shipping through decreased time in port*, in *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, V. 71, 2015, 167-178.

⁽¹¹⁾ Si veda: <http://stmvalidation.eu>. Il *Sea Traffic Management* è un sistema di razionalizzazione dei traffici marittimi che ha preso spunto dalla gestione del traffico aereo e mira a coordinare le informazioni provenienti da navi, porti, fornitori di servizi e operatori della catena logistica al fine di migliorare l'efficienza, la sicurezza e l'impatto ambientale dei trasporti marittimi. Il progetto *STM Validation*, supportato

un sistema basato sulla condivisione volontaria di informazioni tra gli addetti al trasporto e gli attori portuali.

Nell'ambito di questo progetto, e in collaborazione con BIMCO, è stata sviluppata una nuova clausola contrattuale da inserire nei contratti di noleggio a viaggio al fine di consentire l'arrivo *just-in-time* senza pregiudicare la struttura classica di un *voyage charterparty* ma allocando tra le parti rischi, costi e benefici dell'adesione ad un concetto moderno e di decisa ispirazione ambientalista.

3. *Considerazioni commerciali dell'arrivo just-in-time* — L'arrivo *just-in-time* può essere definito come arrivo della nave pronta ad iniziare le operazioni di carico e scarico immediatamente senza necessità di fermarsi in rada ad attendere il proprio turno. In quanto tale, l'arrivo *just-in-time* dipende da una raffinata gestione dell'intera infrastruttura portuale (non solo la banchina), dalla collaborazione del noleggiatore per la disponibilità delle merci o dei sistemi di sgombero, dalla congestione stagionale, dalle condizioni meteorologiche e dagli incidenti della spedizione e potrebbe non corrispondere all'ora di arrivo concordata contrattualmente. Affinché l'arrivo *just-in-time* funzioni in modo coerente nella pratica del commercio internazionale e sia ben coordinato con la struttura contrattuale legata al rapporto di vendita sempre nel *background*, sarà necessario ripensare agli obblighi classici delle parti di tutti i rapporti sottostanti, aggiungendo da un lato la flessibilità ma aumentando dall'altro la possibilità di conflitti interni alla fase esecutiva della consegna marittima.

Per comprendere la complessità sistematica della posa in opera di un sistema di questo tipo, basta pensare al necessario coordinamento temporale tra la nomina della nave nel contratto di vendita FOB, la finestra temporale per la caricazione nella lettera di credito e il *laycan* nel contratto di noleggio, oltre ai contratti con banchina e filiera di caricazione. La coor-

dall'Unione Europea e concluso nel giugno del 2019, è nato per sperimentare in concreto il concetto di *Sea Traffic Management*, già in precedenza promosso attraverso i programmi Monalisa e Monalisa 2.0. Il sistema si basa su una infrastruttura digitale standard che, attraverso la condivisione delle informazioni provenienti dagli operatori, permette di utilizzare meglio le navi con l'ottimizzazione delle rotte e la riduzione dei tempi di attesa nei porti. Sui vantaggi del sistema STM per gli operatori marittimi si veda M. LIND-M. HAGG-U. SIWE-S. HARALDSON, *Sea Traffic Management — beneficial for all maritime stakeholders*, in *Transportation research procedia* 2016, https://www.researchgate.net/publication/304529816_Sea_Traffic_ManagementBeneficial_for_all_Maritime_Stakeholders.

dinazione dei contratti e — soprattutto — degli interessi sottostanti non è certo semplice. Ma anche dal limitato punto di vista del solo contratto di noleggio a viaggio è necessario riconsiderare una serie di clausole specifiche, tutte aventi a che fare con rotta nautica e tempistiche dell'esecuzione del contratto: si pensi innanzitutto al *laycan* che necessiterà di un sistema di ricalcolo automatico che permetta la maggiore flessibilità necessaria per l'arrivo *just-in-time* nel porto di caricazione. Si pensi ancora alle clausole di stallie e controstallie, tradizionalmente considerate una ripartizione contrattuale dei rischi di ritardo nelle operazioni di carico e scarico e che assicurano la redditività dell'impresa-nave in caso di inefficienze nelle operazioni: anch'esse necessiteranno di modifiche strutturali per riconoscere la perdita di tempo e incasso per l'armatore con i benefici dati dall'incremento nell'efficienza del carburante e rispettiva riduzione di emissioni raggiunti.

Le numerose clausole che attribuiscono i rischi di ritardo in attesa di banchina, ormeggio, carico e scarico, quali AAAA ⁽¹²⁾, SPSB ⁽¹³⁾, WIPON/WIBON ⁽¹⁴⁾, NAABSA ⁽¹⁵⁾, per citarne solo alcune, saranno sempre meno importanti, mentre dovranno essere sviluppate clausole che consentano deviazioni — anche geografiche — allo scopo di ottimizzare il tempo di arrivo nell'ottica di funzione nave/porto, la condivisione dei benefici di un consumo ridotto di carburante e qualsiasi potenziale beneficio finanziario ottenuto riducendo le emissioni di gas serra. È improbabile che tutti questi problemi vengano risolti allo stesso modo per tutti i tipi di noleggio; però la nuova clausola «*BIMCO STM Clause for Voyage Charterparties*» traccia le linee essenziali della ripartizione rischi/benefici e affronta le difficoltà più ovvie per consentire l'adozione del sistema STM o quantomeno fornire un canovaccio per intavolare una discussione coerente e informata per la stesura di una clausola *ad hoc*.

4. *La clausola STM: l'individuazione di problematiche contrattuali ed i modelli seguiti per le soluzioni proposte* — Il gruppo di lavoro formato per la stesura della clausola STM si è ispirato alla ben nota *Virtual Arrival Clause*

⁽¹²⁾ *Always Accessible Always Available.*

⁽¹³⁾ *Safe Port Safe Berth.*

⁽¹⁴⁾ *Whether In Port Or Not/Whether in Berth Or Not.*

⁽¹⁵⁾ *Not Always Afloat But Safely Aground.*

del BIMCO ⁽¹⁶⁾ migliorata e modificata per riflettere adeguatamente la visione del progetto STM.

La struttura e il lessico della clausola sembreranno familiari a coloro che hanno dimestichezza con altri formulari BIMCO e riconosceranno immediatamente l'intenzione di consentire a noleggiatori e armatori che optano per un sistema STM di farlo senza eccessive interferenze con altri diritti e obblighi previsti dalle versioni tradizionali dei *charterparty* in uso corrente nella pratica del commercio internazionale. Il testo definitivo della clausola è il seguente:

(a) The Owners and Charterers shall use their best endeavours to obtain and share information regarding the Vessel's Arrival Time, this shall include, but not be limited to, information from, or required by, an applicable STM system. For the purpose of this Clause, "Arrival Time" means the time of arrival at the place advised by the STM system.

(b) Notwithstanding any other clause in this Charter Party, the Charterers shall be entitled to request the Owners in writing to adjust the Vessel's speed to meet the Arrival Time, always subject to the Owners' consent which shall not be unreasonably withheld and, in the case of an approach voyage, subject to agreeing an amended cancelling date. The Charterers shall not be entitled to request an adjustment of speed that exceeds the Vessel's speed as set out in the Charter Party.

(c) Any extra time used on a sea voyage as a direct consequence of the Vessel adjusting speed pursuant to the Charterers' request shall be compensated by the Charterers to the Owners at a rate equal to ... % of the demurrage rate (if left blank then fifty per cent (50%) shall apply).

(d) The amount of extra time used shall be agreed by the parties, and compensation under Subclause (c) above shall be payable by the Charterers to the Owners, prior to completion of final discharge. Failing such agreement, the amount of extra time used shall be determined by ("the Expert"), who shall act as an expert and not as an arbitrator and whose decision shall be final and binding upon the parties. Such Expert shall reach a determination, using such data and evidence as deemed appropriate, and which the par-

⁽¹⁶⁾ Si veda il sito su www.bimco.org/clauses. La *Virtual arrival clause* opera in caso vi sia notizia di una indisponibilità del porto che deve accogliere il carico al tempo previsto dal contratto, e prevede un accordo tra *owner* e *charterer* avente ad oggetto la riduzione della velocità della nave al fine di far coincidere il momento di arrivo con la possibilità di sbarcare le merci. È previsto che i risparmi ottenuti grazie al minore consumo di carburante siano ripartiti tra le parti. La procedura di applicazione della clausola presuppone il consenso dei contraenti alla condivisione delle informazioni sulle prestazioni della nave e, in mancanza di accordo, sull'eventuale intervento di esperti terzi che le possano accertare.

ties are required to provide, within 30 days of completion of discharge. Payment shall be made by the Charterers immediately on receipt of the Expert's determination. The costs of such Expert shall be shared equally by the parties.

(e) Where the Vessel proceeds at a speed adjusted in accordance with Sub-clause (b) this shall constitute compliance with, and there shall be no breach of, any obligation as to despatch and shall not constitute a deviation.

(f) The Charterers shall ensure that the terms of the bills of lading, waybills or other documents evidencing contracts of carriage issued by or on behalf of the Owners provide that compliance by Owners with this Clause does not constitute a breach of the contract of carriage. The Charterers shall indemnify the Owners against all consequences and liabilities that may arise from bills of lading, waybills or other documents evidencing contracts of carriage being issued as presented to the extent that the terms of such bills of lading, waybills or other documents evidencing contracts of carriage impose or result in the imposition of more onerous liabilities upon the Owners than those assumed by the Owners under this Clause.

(g) The Owners and Charterers shall give due consideration to environmental factors, including emission reductions, when determining the reasonableness of any orders given under this Clause.

Il punto di partenza per un'analisi adeguata e un'interpretazione corretta della Clausola STM è il contesto che le è proprio: la ricerca di un equilibrio tra (a) l'esigenza del settore di ottimizzare la catena di distribuzione globale in termini di costi ed efficienza energetica e (b) la giusta ed equa distribuzione dei costi/benefici dell'evoluzione scientifico/nautica apportata dal progetto. In questo contesto, diventa immediatamente evidente che il limite più ovvio della clausola è relativo al suo valore esclusivamente contrattuale: può riguardare solo l'allocazione di alcuni degli effetti propri del concetto STM, quelli tra *owner* e *charterer* che si impegnano attivamente al cambiamento. Tuttavia, alcune delle disposizioni della clausola rivelano un sostegno più profondo e se vogliamo più significativo della filosofia del concetto STM e — più specificamente — del concetto *just-in-time* in particolare per quanto riguarda i benefici ambientali che la sua adozione è volta a comportare.

La Clausola presenta tre componenti fondamentali: (i) un obbligo contrattuale di ottenere e condividere informazioni sulla base delle quali il sistema STM in uso può determinare il tempo di arrivo più efficiente per il sistema nave/porto (*the Vessel's Arrival Time* o VAT) ⁽¹⁷⁾; (ii) un sistema con-

⁽¹⁷⁾ BIMCO Sea Traffic Management (STM) Clause for Voyage Charter Parties, sotto-clausola (a).

trattuale per una ripartizione equa e flessibile dei costi, benefici e rischi nascenti dal rispetto del VAT⁽¹⁸⁾; e (iii) una importantissima ed innovativa dichiarazione di intenti ambientalistici⁽¹⁹⁾.

La sotto-clausola (a) è intenzionalmente vaga e non particolarmente onerosa in quanto impone un mero dovere di «*best endeavour*» per condividere non specificate informazioni relative al VAT. Naturalmente la vera portata di quest'obbligo dipenderà dal sistema STM che le parti hanno concordato di utilizzare e dal livello di sofisticazione e accuratezza delle informazioni richieste dal *software* di riferimento. Il porto (o i porti) di carico, scarico, rotazione e percorso saranno probabilmente il minimo indispensabile per permettere al sistema un calcolo accurato del VAT così come informazioni relative alla distribuzione del carico, velocità/consumo/prestazioni e il tipo di carburante utilizzato. Nel corso del progetto tuttavia si è discussa anche la possibilità di far confluire a sistema informazioni relative al bunker e altri lubrificanti di cui serve approvvigionarsi, ingredienti per le cucine, pezzi di ricambio e la possibilità di arricchire il menù dei prodotti ed i servizi disponibili col tempo e la diffusione del sistema. Il punto dell'obbligazione di condivisione è, tuttavia, che le parti hanno scelto di contribuire all'efficienza della comunità marittima e questo obiettivo comune può essere raggiunto solo se entrambe sono disposte ad adoperarsi con onestà ed impegno alla causa.

Le sotto-clausole (b)-(f) seguono pedissequamente il funzionamento della già nota *Virtual Arrival Clause* di BIMCO e il loro scopo principale è quello di garantire che, seguendo il sistema STM concordato, l'*owner* non violi gli altri termini del *charterparty* e/o — soprattutto — dei documenti di trasporto rilasciati per il viaggio in questione. Vale la pena notare che la somiglianza con la *Virtual Arrival Clause*, pur avendo il vantaggio di percorrere una strada battuta, porta con sé alcuni dei problemi sperimentati nel contesto del *virtual arrival*, ad esempio le difficoltà pratiche causate dalla necessità di pagare le controstallie virtuali previsto dalla sotto-clausola (d) prima che la scaricazione sia completata in cambio di quello che è in effetti un *lien* su una quantità di carico sempre decrescente. La quantificazione e il pagamento delle «controstallie virtuali» contemporaneamente alla fattura per le controstallie ordinarie sarebbero stati significativamente più pratici, non essendoci alcuna necessità di garanzia ulteriore o diversa da quelle già prestate per il pagamento delle controstallie ordinarie.

(18) *Ibid*, sotto-clausole (b-f).

(19) *Ibid*, sotto-clausola (g).

5. *Processo decisionale e impatti ambientali* — Forse l'aspetto più dirompente, innovativo e allo stesso tempo stimolante della Clausola STM è la possibilità lasciata alle parti di valutare fattori ambientali al momento di decidere se eseguire o meno un ordine impartito dal sistema ⁽²⁰⁾.

La clausola non specifica quali siano i fattori ambientali da prendere in considerazione, né il modo esatto in cui debbano essere ponderati. Nel contesto in cui opera questa clausola, sembra che solo i fattori ambientali relativi al viaggio in questione possano essere oggetto di considerazione specifica e che fattori ambientali esterni quali, ad esempio, l'efficienza globale delle emissioni dei porti o le conseguenze nelle prestazioni ambientali dei viaggi futuri non possono essere tenuti in considerazione. Diversa forse sarebbe la rilevanza di questi fattori se norme generali o impegni negoziali, compresi vincoli associativi derivanti dall'appartenenza a organizzazioni che promuovono al loro interno una politica proattiva di lotta all'inquinamento, imponessero alla parte il raggiungimento di un obiettivo di tutela ambientale e il singolo contratto di trasporto diventasse strumento per il conseguirlo ⁽²¹⁾.

Un'altra distinzione che potrebbe essere evidenziata riguarda i fattori ambientali regolamentati e quelli non regolamentati. L'interpretazione testuale della clausola, volutamente ampia e generica in proposito, non sembra giustificare tale distinzione e che ogni fattore ambientale possa essere considerato degno di considerazione nella formazione del giudizio di ragionevolezza. Questo vuol dire che accanto a emissioni di gas serra, inquinamento atmosferico e scambi di acqua di zavorra, tutte regolamentate a livello internazionale, possano essere considerati raccomandazioni e regimi vo-

⁽²⁰⁾ *Ibid*, sotto-clausola (g).

⁽²¹⁾ In effetti già la *Virtual arrival* può essere considerata, al di là di uno sporadico rimedio per un contingente ritardo delle strutture che devono ricevere il carico, uno strumento indirizzato in modo sistematico alla riduzione delle emissioni di gas inquinanti. L'introduzione di questa clausola nei contratti di trasporto (con un ragionamento che può essere esteso alla nuova STM) era stata infatti individuata come mezzo per l'adempimento dall'obbligo, stabilito dalla Marpol, della realizzazione dello *Ship Energy Efficiency Management Plan*, un documento che indica gli sforzi tesi alla razionalizzazione dell'uso della nave e del consumo di carburanti in funzione di tutela dell'ambiente e della qualità dell'atmosfera. L'adozione del SEEMP, insieme all'EEDI (*Energy Efficiency Design Index*), che impone di adeguare la progettazione delle navi a determinati standard di efficienza, è stata suggerita dal 62° meeting del *Maritime Environment Protection Committee* (MEPC) dell'IMO ed è entrata in vigore con la modifica dell'annesso VI della Marpol dal 1° gennaio 2013. Sul punto si veda INTERTANKO, *Virtual Arrival: Optimising Voyage Management and Reducing Vessel Emissions - an Emissions Management Framework*, disponibile sul sito <https://www.ocimf.org/media/115960/Virtual-Arrival.pdf>.

lontari, come ad esempio il rallentamento volontario per la protezione dei mammiferi marini o la riduzione dell'inquinamento atmosferico locale. Ad esempio, la richiesta di procedere a velocità più elevata per raggiungere il porto entro la VAT può essere rifiutata se porta ad emissioni significativamente più elevate o ad un incremento del rischio di collisione con mammiferi marini in una zona determinata. Sebbene la formulazione della clausola non dia in alcun modo priorità ai fattori ambientali rispetto agli aspetti meramente commerciali, riconosce comunque che le norme sociali della protezione ambientale e dello sviluppo sostenibile non sono solo una questione di regimi normativi in senso stretto ma una questione da prendere in considerazione nel processo decisionale di natura commerciale. Ed è questo forse l'aspetto più innovativo della clausola: l'introduzione nel contratto della nozione secondo cui decisioni commerciali possono essere prese con riguardo all'impatto ambientale delle operazioni coinvolte. Un *first* per una clausola BIMCO

Quest'ultima parte della Clausola STM apre pertanto la via alle compagnie di navigazione, portuali e di logistica per lo sviluppo di un proprio profilo ambientale da utilizzare sul mercato come valore aggiunto dato dalle loro credenziali ambientali. In altre parole, permette lo sviluppo del concetto di *good citizenship* ambientale nel mercato dello *shipping* e dei trasporti.

Né questo è un aspetto che rileva solo sul piano del volontario adempimento di regole non giuridiche e di strategie di *marketing*. L'inserimento di clausole indirizzate alla salvaguardia dell'ambiente nei contratti di trasporto può porsi come mezzo di realizzazione di strategie gestionali ispirate da valori non (solo) imprenditoriali e pertanto concorre inevitabilmente alla valutazione dell'impresa sul versante della sua responsabilità sociale. Il tema va assumendo un rilievo che non è più esclusivamente etico, in quanto comportamenti prima valutabili solo attraverso l'approvazione del consumatore o dell'utente, acquistano, almeno in alcuni casi, il rango di obblighi prescritti dall'ordinamento ⁽²²⁾.

(22) La legge impone alle imprese di rendere pubbliche le conseguenze delle proprie attività economiche, affinché, attraverso obblighi di trasparenza, sia incentivato il perseguimento di finalità sociali: N. RONDINONE, *Interesse sociale verso interesse «sociale» nei modelli organizzativi di gruppo presupposti dal d.lgs. n. 254/2016*, in *Rivista delle società* 2019, 360 ss. Questo pare essere il percorso intrapreso dall'art. 19-bis della direttiva 2013/34/UE del 26 ottobre 2013 (sul punto modificata dalla direttiva 2014/95/UE del 2 ottobre 2014), che stabilisce l'obbligo per i soggetti economici di più grandi dimensioni di pubblicare, nella relazione sulla gestione dell'impresa, anche informazioni di carattere non finanziario, quali, tra le altre, quelle relative alla politica aziendale di tutela dell'ambiente, specificando i comportamenti perseguiti, l'anda-

6. *Ragionevolezza, tutela ambientale e dinamiche contrattuali* — Benché, come accennato, la limitazione delle emissioni nocive possa in molti casi ricondursi all'interno di un determinato perimetro normativo e gli interessi commerciali dei contraenti siano primariamente considerati dal contratto, ci si può ulteriormente chiedere se gli ambiziosi traguardi che si pone il contenuto dalla clausola possano essere perseguiti fino in fondo con l'affidarne la realizzazione alla ragionevolezza del comportamento delle parti ⁽²³⁾. Occorre, cioè, valutare il significato contrattuale del vaglio di ragionevolezza al quale è subordinato il consenso o il rifiuto dell'*owner* alla modifica della velocità della nave e come possa incidere sulle obbligazioni del *charterparty*.

In sostanza, il contenuto della clausola, come già nella versione che non conosceva il sistema STM, attribuisce a una parte uno *ius variandi* rispetto all'esecuzione del trasporto, i cui confini sono stabiliti dall'indefinito parametro di una formula generale che nulla dice in concreto circa contenuti e le modalità del suo esercizio. La combinazione dei paragrafi della regola negoziale oppone in modo speculare la ragionevolezza delle richieste del *charterer* e l'eventuale irragionevolezza del rifiuto di ottemperarvi, ma, sotto il profilo probatorio, dalla formulazione della disposizione si evince come sia compito dell'*owner* dimostrare che il rifiuto di eseguire l'ordine del *charterer* è *reasonable* (o, il che all'effetto sembra identico, sono irragionevoli le istruzioni da questi ricevute).

Si discute alquanto sul significato della ragionevolezza che viene spesso richiamata nei contratti di *common law* e che, non poche volte assimilata alla buona fede, comincia a trovare riscontro negoziale anche nel nostro sistema.

Quanto alla struttura del contratto che, tra gli altri adempimenti, prescrive alle parti comportamenti ragionevoli, non pare che ci sia una grande differenza tra il diritto anglosassone e quello continentale. Nel primo, si osserva in dottrina, la *reasonableness* entra nel disegno negoziale secondo la vo-

mento dell'impresa, i rischi e i risultati ottenuti. Le informazioni relative alle emissioni inquinanti e di gas serra sono contemplate in dettaglio dal legislatore italiano nell'art. 3, comma 2, lett. b, del d.lg. 30 dicembre 2016 n. 254, di attuazione della direttive predette.

⁽²³⁾ Sulla effettiva efficacia del SEEMP nell'ottenere gli auspicati (dall'IMO) livelli di riduzione della CO₂, in comparazione con altri strumenti che prevedono l'adozione di una pianificazione, quali la disciplina ISO 5001 e l'*International Safety Management Code*, si veda in senso critico, H. JOHNSON-M. JOHANSSON-K. ANDERSSON-B. SÖDAHL, *Will the ship energy efficiency management plan reduce CO₂ emissions? A comparison with ISO 50001 and the ISM code*, in *Maritime Policy and Management* 2013, 177 ss.

lontà dei contraenti e la sua efficacia si coglie già con pienezza nella regola che discende dalla fattispecie, mentre nel contratto di «diritto civile» si manifesta uno schema da cui sorge un diritto soggettivo, il cui esercizio, potenzialmente illimitato, deve essere ulteriormente valutato secondo canoni di comportamento introdotti dal concetto autonomo di ragionevolezza. All'atto pratico, pare che la maggiore analiticità del contratto continentale non si traduca in una migliore precisione della regola e del significato da attribuirsi in concreto al test di ragionevolezza, essendo insita in questa come in tutte le clausole generali una formulazione necessariamente generica ⁽²⁴⁾.

Una differenza può, al contrario, forse manifestarsi rispetto alla funzione svolta dalla clausola rispetto all'attuazione del programma negoziale, perché la ragionevolezza può essere considerata un criterio di misura dell'adempimento delle obbligazioni contrattuali, oppure, alternativamente, può svolgere il compito di mantenere in equilibrio il rapporto negoziale quando una parte è legittimata a esercitare su di esso un potere autoritativo, svolgendo, come si sostiene, un ruolo assimilabile a quello dell'equità e della buona fede ⁽²⁵⁾.

Nella giurisprudenza sull'adempimento del contratto di *common law*, invece, la posizione dell'obbligato sembra più tutelata, in quanto questi deve solo provare la ragionevolezza del suo agire, senza che debba dimostrare di avere un giustificato motivo, né debba bilanciare i propri interessi con quelli della controparte ⁽²⁶⁾.

Con un riguardo all'applicazione della clausola STM, l'esercizio della pretesa di modificare le prestazioni della nave potrà essere valutata positivamente se non pregiudica l'assetto complessivo degli obiettivi commerciali dell'*owner*, ma ritornando alla novità della protezione ambientale, occorre ammettere che il formulario della BIMCO consente di dedurre in contratto e di rendere effettivo col criterio della ragionevolezza un interesse estraneo alle tradizionali obbligazioni del trasporto.

In realtà, anche quest'ultima affermazione deve essere temperata, se si considera che un *charterparty* sostenibile dal punto di vista ambientale può diventare strumento di adempimento di nuovi obblighi giuridici quali, come accennato, quelli prescritti per la responsabilità sociale dell'impresa

⁽²⁴⁾ S. PATTI, *Ragionevolezza*, in *Dig. priv.* 2014, *Agg.*, 522 ss. In generale sull'argomento anche A. RICCI, *Il criterio della ragionevolezza nel diritto privato*, Padova, 2007. P. DELEBECQUE, *Flexibility, foreseeability, reasonableness in shipping contract: the civil law approach*, in *Dir. mar.* 2013, 281 ss.

⁽²⁵⁾ S. TROIANO, *Ragionevolezza*, in *Enc. dir.*, *Annali VI*, 2013, 779.

⁽²⁶⁾ *Porton Capital Technology Funds v 3M UK Holdings Ltd.*

nautica e quelli diretti alla realizzazione del piano di efficienza energetica della nave.

Forse allora occorre apprezzare la visione in qualche modo più avanzata del contesto che si viene a delineare per i *charterparties* attraverso l'adesione al sistema STM o analogo. La clausola sembra infatti concordare con altre innovazioni tecnologiche che dirigono l'attività di trasporto marittimo verso l'automazione, cosicché anche la conclusione e l'esecuzione del contratto presentano nuove modalità.

Basta in questo senso considerare la possibilità che il flusso di traffici marittimi sia gestito attraverso la stipulazione di *smart contracts*, i cui automatismi non potranno prescindere da un efficiente controllo dei tempi della navigazione e dove la valutazione della ragionevolezza delle scelte della nave e degli interessati al carico sarà presumibilmente determinata da elementi predefiniti dal *software* ⁽²⁷⁾. Vero è che c'è chi ravvisa in questi tipi di negozi una difficoltà tale da renderli inammissibili nella pratica, quando vi devono essere introdotte formule non determinate o comportamenti umani, quali la buona fede o, appunto, la ragionevolezza, ma non è difficile immaginare che, nel programma informatico di esecuzione, possa essere identificata e descritta una gamma di situazioni la cui realizzazione soddisfi anche il contenuto di una clausola generale ⁽²⁸⁾.

7. *Conclusioni* — L'adozione da parte di BIMCO della *STM-Clause* rappresenta un primo passo nello sviluppo di opzioni contrattuali verso la navigazione sostenibile, che possono portare a riduzioni rapide e significative delle emissioni di gas serra, alla riduzione dell'inquinamento atmosferico e

⁽²⁷⁾ Negli *smart contracts* la stipulazione e l'esecuzione del contratto sono affidati a protocolli informatici che reagiscono in modo predefinito a determinati impulsi esterni (per esempio, per rimanere in ambito marittimo, l'arrivo della nave in porto, la variazione del prezzo del carburante, ecc.). In questo momento si vuole accogliere una nozione di *smart contract* in cui lo svolgimento della vicenda contrattuale, regolata da un programma informatico, è preventivamente definita da un accordo delle parti sui contenuti e sugli sviluppi automatici del programma. Per il rapporto tra *smart contracts* e la fattispecie del contratto si veda S. CRISCI, *Intelligenza artificiale ed etica dell'algoritmo*, in *Foro amm.* 2018, 1787 ss.; M. GIULIANO, *La blockchain e gli smart contracts nell'innovazione del diritto del terzo millennio*, in *Diritto dell'informazione e dell'informatica* 2018, 989 ss.; E. GABRIELLI, *La nozione di contratto e la sua funzione. Appunti sulla prospettiva di una nuova definizione di contratto*, in *Giust. civ.* 2019, 299 ss.

⁽²⁸⁾ J. FELIU REY, *Smart Contract: concepto, ecosistema y principales cuestiones de derecho privado*, in *La ley mercantil* 2018, 15.

allo sviluppo di profili aziendali competitivi basati su principi di sostenibilità e *good citizenship* ambientale. La clausola potrà essere inserita nei contratti di noleggio a viaggio per navi che intendano operare con l'ausilio di un sistema STM come concepito nel *STM-Validation Project* ma non vi sono ostacoli concettuali per l'adozione della clausola per consentire l'uso di sistemi di gestione del traffico diversi. La clausola STM offre ad armatori e noleggiatori la possibilità di contribuire al processo di riduzione delle emissioni di gas serra, a prescindere dalle lunghe e complesse procedure di regolamentazione internazionale. Tale azione creerà anche incentivi finanziari nell'ambito di un sistema di scambio di emissioni di gas serra a livello regionale.

Forse la maggiore difficoltà nell'uso della clausola e del sistema STM in generale è il cambiamento comportamentale che l'utilizzazione del sistema dovrà comportare e l'impatto che una simile clausola può avere sul contratto di vendita sottostante. Il *voyage charterer*, ed in particolare quello che opera sul mercato spot, è solitamente un venditore o acquirente FOB, CIF o DES⁽²⁹⁾. Nel diritto inglese — frequentemente usato anche tra parti che con l'Inghilterra non hanno nulla a che vedere — il venditore FOB e CIF deve caricare le merci vendute a bordo della nave entro la fine della finestra temporale concordata per la consegna⁽³⁰⁾. La mancata caricazione nel termine previsto costituisce grave inadempimento e permette all'acquirente di risolvere il contratto⁽³¹⁾. La presenza della nave al porto di caricazione in tempo utile per la caricazione è quindi requisito fondamentale e condizione necessaria per il venditore, indipendentemente dal fatto che stia noleggiando la nave o meno. La situazione è diversa per un venditore DES, per il quale la nave deve essere pronta a scaricare il carico nel luogo di scaricazione concordato entro la fine del termine di consegna⁽³²⁾. Dal momento che anche questa è un termine essenziale (*condition*) del contratto di vendita, un ritardo nei tempi d'arrivo della nave potrebbe portare al rifiuto da parte del compratore di ricevere il carico.

⁽²⁹⁾ Vedi in generale F. LORENZON, *CIF and FOB Contracts*, VI ed., London, 2017; per la posizione generale ai sensi dei contratti *Delivered Ex Ship*, vedi *Incoterms* ® 2000, *DES terms*.

⁽³⁰⁾ Vedi *Incoterms* ® 2020 *Rules, CIF and FOB*, A3.

⁽³¹⁾ *Sale of Goods Act* 1979, s. 13.

⁽³²⁾ *DES Incoterms* ® 2000, A3. Occorre rimarcare che *Incoterms* ® 2020 *Rules* non contengono le condizioni DES sostituite dalle condizioni DAT o DAP, vedi *Incoterms* ® 2020, *ICC Rules for the use of domestic and international trade terms*, ICC Publication n. 723E, Paris, 2019.

La disponibilità della nave al porto di caricazione non è l'unico elemento della prestazione: anche il carico deve essere disponibile e pronto per l'imbarco e ciò dipende dalle prestazioni di un fornitore a monte della filiera. A loro volta, il credito documentario predisposto a pagamento del prezzo è soggetto a chiare linee temporali concomitanti ai termini di consegna previsti nel contratto di vendita ⁽³³⁾.

Inoltre, mentre un acquirente/noleggiatore FOB può avere urgentemente bisogno di ricevere il carico per il suo stabilimento o la sua attività, un venditore CIF non ha nessun interesse ad accelerare il viaggio se non per l'interesse indiretto a ridurre le controspese al porto di destino, per le quali avrà comunque un diritto contrattuale di indennità o ricorso avverso l'acquirente. Al contrario, un venditore/noleggiatore DES dovrà mettere al primo posto l'arrivo tempestivo della nave, al fine di ridurre il rischio di ritardi nella consegna.

Mentre la clausola STM si occupa del *charterparty*, il suo funzionamento sarà necessariamente limitato quando l'esecuzione del contratto di vendita e la lettera di credito saranno concordate dal sistema. Razionalizzare l'intero *business model* di modo che ci sia integrazione e flessibilità per consentire l'esecuzione del contratto con minimo impatto ambientale costituisce la sfida più importante per facilitare l'ottimizzazione della catena di trasporto e ridurre le emissioni di gas serra entro il quadro temporale adottato nell'Accordo di Parigi del 2015. Carburanti più puliti e motori più efficienti svolgeranno naturalmente il ruolo più importante nella riduzione delle emissioni di gas serra dalle navi. Gli 11 anni rimasti fino al 2030 corrispondono a circa la metà della vita di una nave. È improbabile che i risultati necessari possano essere raggiunti dall'innovazione tecnologica, poiché ciò richiederebbe un enorme investimento strutturale. La pressione da parte dei consumatori per merci trasportate con minimo impatto ambientale, l'intervento volontario di un'industria molto competitiva e l'emergere di nuovi *business models* potrebbero tuttavia acconsentire al settore di raggiungere gli obiettivi del 2030 e intraprendere una via di sviluppo verso un futuro più sostenibile.

⁽³³⁾ E ciò è particolarmente importante dal momento che, secondo il *common law*, l'obbligo di provvedere a sottoscrivere una lettera di credito è considerata *condition precedent* all'obbligo di consegnare la merce: *Trans Trust SPRL v. Danubian Trading Co.* [1952] 2 QB 297.