

**L'EVOLUZIONE DEI *CHARTEPARTIES*
NEL CONTESTO DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA:
DALLA CONTRAPPOSIZIONE ALLA RESPONSABILITÀ CONDIVISA**

*Carlo Corcione **

SOMMARIO: 1. Introduzione: la transizione ecologica e il nuovo ruolo del contratto di noleggio – 2. Dalla contrapposizione alla cooperazione: evoluzione del rapporto tra armatore e noleggiatore – 3. Il diritto internazionale ambientale e il principio del *Common Concern of Humankind* – 4. L'impatto della normativa IMO – 5. La risposta normativa dell'Unione Europea – 6. Il *Climate Drafting* di BIMCO. – 7. Le clausole CII, EEXI – 8. Le Clausole ETS e FuelEU Maritime – 9. Conclusioni.

1. – Nel contesto di un ordinamento economico internazionale orientato in misura sempre più marcata verso la sostenibilità ambientale, il settore del trasporto marittimo, la cui rilevanza primaria nell'ambito degli scambi commerciali globali è circostanza pacificamente acquisita, si trova nella necessità di adottare un approccio proattivo, piuttosto che limitarsi ad assumere un atteggiamento meramente ricettivo rispetto alle innovazioni che investono i suoi operatori. Al riguardo, l'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO), con il rilevante contributo dell'Unione Europea, ha delineato un rinnovato quadro regolatorio volto a disciplinare la transizione sostenibile del trasporto via mare secondo criteri di compatibilità ambientale¹. Dal punto di vista internazionale sono stati introdotti, mediante numerosi emendamenti all'Allegato VI della Convenzione Internazionale per la Prevenzione dell'Inquinamento causato da Navi (Convenzione MARPOL) alcuni strumenti, tra cui è necessario menzionare l'indice di efficienza energetica del design (EEDI), il piano di gestione dell'efficienza energetica delle navi (SEEMP), l'indice di efficienza energetica

* Avvocato, *Visiting Lecturer*, City, St George's University of London. Docente a contratto di Diritto della Navigazione, Università degli Studi di Napoli "Parthenope".

¹ In materia si veda L. Bilgili, A.I. Ölcer, *IMO 2023 strategy-Where are we and what's next?*, 2024, in *Marine Policy* 160, 1-9.



delle navi esistenti (EEXI) e l'indice di intensità carbonica (CII)². Per ciò che attiene all'Unione Europea, sono egualmente rilevanti le novità correlate a due nuovi strumenti di cui si ritiene necessario dare conto, ossia il Sistema di Scambio delle Emissioni dell'UE (EU ETS)³ e il Fuel/EU Maritime⁴.

L'introduzione di tali misure deve essere valutata alla luce del diritto contrattuale privato, nonché in relazione all'impatto che esse sono destinate a produrre nella regolazione dei rapporti commerciali connessi al trasporto marittimo⁵. A tal proposito, è logico ritenere che le normative ambientali siano destinate a produrre un impatto considerevole sui principali contratti di settore, tra cui rilevano i *charterparties*⁶, vale a dire i contratti di noleggio, destinati a regolare, in via essenziale, gli interessi commerciali dell'armatore e del noleggiatore⁷.

Le misure proposte, che intendono disciplinare la rispondenza progettuale e operativa delle navi, presentano complessità di natura economica e legale, per tutti i principali attori coinvolti. Come verrà chiarito, tali misure introducono cambiamenti di natura concreta nei contratti di noleggio, ristabilendo le modalità in cui le parti negoziano il reciproco rapporto, nonché i diritti e i doveri ad esso relativi⁸. Le varie e possibili problematiche che ne derivano per armatori e noleggiatori, di natura non soltanto commerciale bensì anche giuridica, corrono il rischio di portare all'insorgere di controversie tra i medesimi giacché le nuove normative sono destinate a riverberarsi sull'intera architettura negoziale del commercio marittimo⁹.

² Per le disposizioni riguardanti le misure implementate dall'IMO si rimanda alla Convenzione MARPOL Allegato VI.

³ Dir. (UE) 2023/959.

⁴ Reg. (UE) 2023/1805.

⁵ Sul trasporto marittimo si rimanda a A. Antonini, *Trattato Breve di Diritto Marittimo*, Milano, 2008, 39 s.; S.M. Carbone, A. La Mattina, *Contratto di Trasporto Marittimo di Cose*, Milano, 2010, 1 s.; L. Tullio, *Manuale di Diritto della Navigazione*, Milano, 2022, 429 s. L. Tullio, *Contratto di Noleggio*, Milano, 2006.

⁶ Su cui si veda, S. Carbone, P. Celle, M. Lopez De Gonzalo, *Il diritto marittimo: attraverso i casi e le clausole contrattuali*, Torino, 2024.

⁷ L. Tullio, *Contratto di Noleggio*, Milano, 2006, cit.

⁸ Carbone, Celle, Lopez De Gonzalo, *Il diritto marittimo: attraverso i casi e le clausole contrattuali*, cit.

⁹ Carbone, Celle, Lopez De Gonzalo, *Il diritto marittimo: attraverso i casi e le clausole contrattuali*, op. cit.

Si deve altresì considerare che le premesse sin qui svolte costituiscono soltanto il sostrato normativo di riferimento, dal quale prende avvio la costruzione teorica che sorregge il presente contributo, secondo cui il contratto di noleggio, pur essendo uno strumento preposto al perseguimento di interessi economici, può essere considerato, indirettamente, mezzo per realizzare obiettivi di tutela ambientale, incentivando in tal modo la cooperazione tra le parti contrattuali¹⁰.

Pare doversi rilevare come tale mutamento nella disciplina del contratto di noleggio costituisca un passaggio emblematico dell'evoluzione che, negli ultimi decenni, ha interessato il settore dello *shipping*, segnando il superamento di una logica puramente economica in favore di una prospettiva di cooperazione, non soltanto ambientale ma, verrebbe da affermare, anche giuridica. Con l'avvento di tale trasformazione, pare potersi ritenere che armatore e noleggiatore non debbano più essere qualificati mere controparti contrattuali, bensì soggetti corresponsabili alla transizione ecologica che il settore marittimo è tenuto a intraprendere. In tale prospettiva, il *charterparty* costituisce un vero e proprio strumento di *governance* della transizione ecologica, volto a garantire la conformità normativa e, al contempo, a perseguire l'ottimizzazione dei costi ambientali¹¹.

Le nuove clausole contrattuali obbligano pertanto le parti ad una gestione congiunta del rischio e delle responsabilità, riducendo i conflitti, incenti-

¹⁰ Si ritiene opportuno sottolineare che la necessità di rispondenza ai citati requisiti di salvaguardia avrà costi rilevanti e richiederà soluzioni *ad-hoc*, nonché modifiche sostanziali ai contratti soprattutto nell'ambito dei noleggi a tempo. Si tenga anche conto che il dibattito tra i principali protagonisti del settore marittimo circa la normativa appena richiamata, e in particolare l'estensione al trasporto marittimo della Direttiva ETS e del Regolamento FuelEU Maritime, si è finora concentrato quasi esclusivamente sugli effetti distorsivi da esse generati, in termini di competitività, investimenti, coesione economico-territoriale e penalizzazione del transhipment europeo, con valutazioni largamente critiche nei confronti della nuova disciplina. Il presente contributo, pur consapevole di tali profili, intende assumere una prospettiva diversa e più inedita, ponendo al centro dell'analisi il rapporto tra le parti del contratto di noleggio, quale chiave di lettura alternativa per comprendere le implicazioni sistemiche della normativa.

¹¹ Sulla necessità di rivedere la c.d. *freedom of contract* alla luce delle esigenze ecologiche si rimanda a G.M. Marsico, *Sull'eventuale esigenza di una rimeditazione delle categorie dogmatiche dell'autonomia privata alla luce della tutela ambientale: la moderna concezione del contratto ecologico*, in *Il Diritto dell'Economia*, n 113, 2024, 255-293. Per un più ampio approfondimento sul moderno approccio di valori quali giustizia ed equilibrio sull'autonomia contrattuale si rimanda a S. Aceto di Capriglia, *Autonomia negoziale e riequilibrio delle asimmetrie contrattuali: un'indagine multilivello*, in *Rivista di diritto di diritto pubblico italiano, comparato, europeo*, Roma, 2023, 1-33.

vando la collaborazione e proponendo un modello di *partnership* che si ritiene essenziale per la gestione della decarbonizzazione e il mantenimento della competitività del settore¹².

In questo senso deve essere dato conto che dottrina maggioritaria ritiene che il cambiamento climatico costituisca un *common concern* per l'umanità, un nuovo concetto che implica una risposta comune per un problema globalmente condiviso¹³.

Muovendo da tali premesse, il presente contributo si propone di esaminare l'emergere di un nuovo tessuto contrattuale nel diritto dei trasporti via mare, determinato dall'urgenza della transizione ecologica e dalla ricerca di un corpus normativo c.d. *green*, sempre più articolato a livello internazionale ed europeo¹⁴. L'analisi prende in esame, in particolare, quattro clausole predisposte da BIMCO, ovvero la CII Clause¹⁵, la EEXI Clause¹⁶, la ETS Clause¹⁷, e la FuelEU Maritime Clause¹⁸, che rappresentano non soltanto un adeguamento alle più recenti disposizioni regolamentari, ma anche l'emergere di una nuova metodologia redazionale, che attenta dottrina internazionale ha definito *Climate Drafting*¹⁹.

Tale metodologia si distingue per l'integrazione organica degli obiettivi climatici all'interno della struttura del contratto di noleggio, mediante l'imposizione di obblighi concreti ispirati ai principi del diritto ambientale internazionale²⁰.

Mediante l'analisi del contenuto delle clausole, si intende sottolineare come la transizione ecologica stia incidendo ingentemente sulla struttura con-

¹² Per approfondimenti sul tema si rinvia a P. Rebelo, *BIMCO's Carbon Intensity Indicator Clause (CII) for time charters: towards a new era of climate drafting*, in *The Journal of International Maritime Law*, 28(4), 2022, 240-251.

¹³ Per ulteriori approfondimenti, R. Ferrara, M.A. Sandulli, *Trattato di Diritto dell'Ambiente*, Milano, 2014. M. Pennasilico, *Contratto e uso responsabile delle risorse naturali*, in *Rass. dir. civ.*, Napoli, 2014, 753 ss, S. Landini, *Clausole di sostenibilità nei contratti tra privati. Problemi e riflessioni*, in *Dir. pubbl.*, 2015, 611 ss.

¹⁴ Ferrara, Sandulli, *Trattato di Diritto dell'Ambiente*, cit.

¹⁵ BIMCO, CII Operations Clause for Time Charter Parties 2022

¹⁶ BIMCO, EEXI Transition Clause for Time Charter Parties 2021

¹⁷ BIMCO, Emission Trading Scheme Allowances Clause for Time Charter Parties 2022

¹⁸ BIMCO, FuelEU Maritime Clause for Time Charter Parties 2024

¹⁹ Sull'impatto di tale clausola si rimanda a P. Rebelo, *BIMCO's Carbon Intensity Indicator Clause (CII) for time charters: towards a new era of climate drafting*, cit.

²⁰ G.A. Psarros, *Energy Efficiency Clauses in Charter Party Agreements: Legal and Economic Perspectives and Their Application to Ocean Grain Transport*, Cham, 2017, 1-175.

trattuale del settore marittimo, generando una nuova visione, non solo assiologica bensì pratica, del *charterparty*²¹.

2. – Richiamando in via preliminare la *ratio* del contratto di noleggio, esso ha tradizionalmente assolto la funzione di strumento di equilibrio nell'allocazione del rischio e della responsabilità economica tra le parti, definendo in modo convenzionale la ripartizione degli oneri e delle conseguenze derivanti dalla stipula e dall'esecuzione del contratto stesso²².

Al riguardo, è opportuno anticipare che, nel diritto contrattuale, la nozione di controparte designa il soggetto nei cui confronti una parte assume diritti e obblighi in forza di un accordo giuridicamente vincolante. Tale dinamica trova una declinazione esemplare nel settore dei trasporti via mare, ove armatore e noleggiatore si configurano reciprocamente come controparti contrattuali: l'uno tradizionalmente volto alla massimizzazione del valore della nave, l'altro orientato all'ottimizzazione dei costi di trasporto²³.

Sul piano storico, va evidenziato come la genesi del concetto di controparte possa essere ricondotta alla tradizione giuridica del diritto romano, nella quale esso trova il proprio fondamento originario²⁴, all'interno della quale il contratto era infatti considerato il vincolo giuridico da cui nasceva il sinaligma tra due soggetti²⁵.

Muovendo da tale impostazione, appare logico concludere che il contratto di noleggio si configuri quale strumento di bilanciamento nell'allocazione del rischio economico tra le parti²⁶. L'armatore ottimizza gli introiti noleg-

²¹ Per un approfondimento della meccanica dei *charterparties* “in action” più che “in books” si rimanda a Carbone, Celle, Lopez De Gonzalo, op. cit.

²² Sull'evoluzione del tema si veda G. Camarda, S. Corrieri, T. Scovazzi, *La Formazione del Diritto Marittimo nella Prospettiva Storica*, Milano, 2010; R. Lobianco, *Le Figure Contrattuali del Trasporto Marittimo*, Torino, 2008, 129-174.

²³ Camarda, Corrieri, Scovazzi, *La Formazione del Diritto Marittimo nella Prospettiva Storica*, cit.

²⁴ Sull'argomento, G. Finazzi, *Istituzioni di Diritto Romano*, Milano, 2022.

²⁵ Il concetto di controparte si consolidò poi notevolmente nel diritto medievale e nel diritto comune mediante la conclusione sistematica di numerosi contratti. Tali concetti andarono consolidandosi nel tempo, tanto che la successiva stabilizzazione del diritto civile codificato, a partire dal Codice Napoleone (1804), rese esplicito il concetto di reciprocità delle obbligazioni, identificando il ruolo di controparte in colui che si obbliga rispetto all'altro soggetto contrattuale. Si rimanda a U. Breccia, *Le Obbligazioni*, Milano, 2024, Xxiv – 1162.

²⁶ Finazzi, *Istituzioni di Diritto Romano*, cit. Per di più, il termine *charta partita*, da cui trae origine

giando la nave al prezzo più vantaggioso, minimizzandone i costi di manutenzione e di gestione laddove il noleggiatore assume, invece, il rischio commerciale dell'operazione, concentrandosi sul miglioramento della rotta, la selezione del combustibile e la gestione del carico ²⁷.

Cionondimeno, secondo il sistema tradizionale, le prestazioni economiche della nave escludono l'attenzione circa l'impatto ecologico che la medesima può comportare, caratterizzando la relazione giuridica tra armatore e noleggiatore sulla base della sua natura antitetica.

È all'interno di questo tradizionale schema giuridico che trova collocazione il tema della tutela ambientale che, con autorità innovativa, muta ontologicamente il concetto di contrarietà delle parti, le quali smettono di essere protagonisti di attitudini rivali ²⁸. Il contratto di noleggio non è più solo il terreno di interessi contrapposti: diventa anche uno strumento di collaborazione, utile a integrare le esigenze economiche delle parti con gli obiettivi di transizione ecologica nel trasporto marittimo ²⁹.

Pertanto, se tradizionalmente il *charterparty* si fondava su criteri essenzialmente economici, l'emersione della transizione ecologica quale valore giuridicamente rilevante sta oggi determinando un'evoluzione del contratto, incidendo sulla ripartizione del rischio, sugli obblighi delle parti e sul regime di responsabilità ³⁰.

Alla luce del nuovo assetto cooperativo emerso tra armatore e noleggiatore, appare possibile, a giudizio di chi scrive, proporre una lettura evolutiva e integrata del contratto di noleggio marittimo e del contratto a favore di terzo, reinter-

la nozione contrattuale di *charterparty*, denota etimologicamente un documento materialmente suddiviso in due metà, ciascuna delle quali destinata a uno dei due contraenti. Sul punto si veda Del M. Pozo Triviño, *Analysis of Charterparty Agreements from Textual Genre and Translation Points of View*. Meta, 59(1), 160–175. 2014.

²⁷ Tullio, *Contratto di Noleggio*, cit. 365.

²⁸ Sull'impronta innovativa della tematica ambientale si veda Marsico, *Sull'eventuale esigenza di una rimodernazione delle categorie dogmatiche dell'autonomia privata alla luce della tutela ambientale: la moderna concezione del contratto ecologico*, cit., 255-293.

²⁹ Per un puntuale approfondimento si rimanda ad attenta dottrina internazionale S. Hirvonen-Ere, *The way of business contracts: How to promote (transport) sustainability and incentivize the green economy via Contract Management* in *Sustainable and Efficient Transport*, Cheltenham, 2019, 182-211.

³⁰ Sul ruolo centrale del contratto nello sviluppo sostenibile del trasporto di merci via mare E. Eftestol-Wilhelmsson, *European Sustainable Carriage of Goods: The Role of Contract Law*, London 2015, 1-188.

pretati alla luce delle categorie aggiornate del diritto privato contemporaneo³¹. Secondo l'art. 1411 c.c., tale contratto consente a un terzo di acquistare un diritto direttamente dalla stipulazione, pur rimanendo estraneo al momento conclusivo. Il "terzo" è concepito come soggetto giuridico dotato di capacità³². Cionondimeno, le più recenti evoluzioni normative e dottrinali, specialmente in ambito internazionale, hanno aperto alla possibilità di concepire come "terzi" anche beni giuridici collettivi o interessi diffusi, come l'ambiente o il clima³³.

In questa prospettiva, a nostro avviso, le clausole ambientali inserite nei *charterparties* possono essere intese non tanto come mere previsioni accessorie, quanto piuttosto come lo strumento attraverso il quale si realizza una prestazione a favore di un terzo atipico, rappresentato dall'ambiente stesso³⁴, con effetti diretti di tutela e con un contributo concreto al perseguitamento degli obiettivi fissati dalle normative di matrice sovranazionale (quali il Protocollo di Kyoto, l'Accordo di Parigi³⁵, il Regolamento EU ETS e le misure IMO)³⁶.

³¹ V. Roppo, *Il Contratto*, Milano, 2011, 543 ss.; sull'interazione tra diritto civile e commercio e in particolare su come la logica commerciale possa influenzare la sfera privatistica e viceversa si rimanda a S. Delle Monache, "Commercializzazione" del diritto civile (e viceversa), in *Il diritto civile, e gli altri, Atti del Convegno Roma*, Milano, 2013, 157 ss.

³² Per una disamina del peso dello sviluppo compatibile con l'ambiente nel diritto internazionale si rimanda a S. Quadri, *Alcune considerazioni sul valore dello sviluppo sostenibile nel diritto internazionale ed europeo dell'ambiente e dell'energia: il Clean Energy Package*, Milano, 2019, 533 s.

³³ M. Pennasilico, *Sostenibilità ambientale e riconcettualizzazione delle categorie civilistiche*, in *Manuale di diritto civile dell'ambiente*, Napoli, 2014, 34 ss. M. Pennasilico, *Sviluppo sostenibile e "contratto ecologico": un altro modo di soddisfare i bisogni*, in *Rass. Dir. Civ.*, Napoli, 2014, 488 ss.

³⁴ Al riguardo la Corte Costituzionale ha qualificato l'ambiente come valore costituzionale primario, e assoluto. In tal senso Corte cost. 8-4-1986, n. 151. Con successiva pronuncia l'ambiente viene qualificato come: "un bene immateriale unitario sebbene a varie componenti, ciascuna delle quali può anche costituire, isolatamente e separatamente, oggetto di cura e di tutela; ma tutte, nell'insieme, sono riconducibili ad unità". Secondo la Corte: "Il fatto che l'ambiente possa essere fruibile in varie forme e differenti modi, così come possa essere oggetto di varie norme che assicurano la tutela dei vari profili in cui si estrinseca, non fa venir meno e non intacca la sua natura e la sua sostanza di bene unitario che l'ordinamento prende in considerazione." In sintesi la corte qualifica l'ambiente necessario alla collettività secondo i precetti costituzionali (artt. 9 e 32 Cost.), in tal modo ribadendone quei valori di primarietà e assolutezza. In tal senso Corte cost. 30-12-1987, n. 641.

³⁵ Accordo di Parigi, 13 dicembre 2015, in UNFCCC, Decision 1/CP.21, U.N. Doc. FCCC/CP/2015/10/Add.1. Per un approfondimento si rimanda a M. Montini, *Riflessioni critiche sull'accordo di Parigi sui cambiamenti climatici*, in *Riv. dir. int.*, 2017, 719 ss.

³⁶ H. Johnson, K. Andersson, *Barriers to energy efficiency in shipping* 15 in *WMU J Marit Affairs*, 2016, 79–96.

Tale interpretazione, come si avrà modo di precisare *infra*, trova il proprio fondamento nel concetto di diritto internazionale del cosiddetto *common concern of humankind* e nel riconoscimento dei diritti della natura, in base ai quali l'ambiente può configurarsi quale titolare di una posizione giuridica³⁷. Ne deriva che la presenza delle clausole ambientali nei contratti marittimi assume natura prestazionale a vantaggio di un terzo, allargando gli orizzonti verso una rimodulazione ecologica del diritto delle obbligazioni³⁸.

3. – Come si è avuto modo di sottolineare, la centralità relativa alla tutela ambientale ha inciso nettamente sulla natura del contratto di noleggio marittimo, generando una commistione tra modelli giuridici di categorie opposte.

Al riguardo, la Convenzione Quadro Delle Nazioni Unite Sui Cambiamenti Climatici del 1992 ha delineato una nuova interpretazione della tutela climatica secondo il concetto di *common concern of humankind*³⁹. Pochi anni a seguire, il Protocollo di Kyoto del 1997 segnò un momento significativo, introducendo strumenti di mercato per la riduzione delle emissioni di gas serra. È il caso di sottolineare che tali strumenti hanno rappresentato

³⁷ C.P. Carlarne, K.R. Gray, R. Tarasofsky, *The Oxford Handbook of International Climate Change Law*, Oxford, 2016.

³⁸ F. Degl'Innocenti, *Nuove sfide regolatorie del diritto privato europeo nel prisma della sostenibilità. La proposta di direttiva sulla Corporate Sustainability Due Diligence*, in *Actualidad jurídica iberoamericana*, 2023, 812-855.

³⁹ Princípio che qualifica determinate sfide, come il cambiamento climatico, questioni di interesse comune dell'umanità. Sul tema si rimanda a dottrina internazionale B.H. Desai, K.S. Balraj *Climate change as a common concern of humankind: some reflections on the international law-making process*. In *Research Handbook on Global Climate Constitutionalism*, Cheltenham, 2019, cap. 10, 1-352.; T. Cottier, *The Prospects of Common Concern of Humankind in International Law*. Cambridge University Press, 2021.; F. Biermann, Frank. *Common Concern of Humankind: The Emergence of a New Concept of International Environmental Law*. *Archiv des Völkerrechts*, vol. 34, no. 4, 1996, 426-481.; C. Bowling, E. Pierson, S. Ratté. *The Common Concern of Humankind: A Potential Framework for a New International Legally Binding Instrument on the Conservation and Sustainable Use of Marine Biological Diversity in the High Seas*. United Nations, 2018.; D. Shelton, *Common Concern of Humanity*, in *Environmental Law and Policy* 39/2, 2009, 83. Si veda anche attenta dottrina italiana, in particolare sulla relazione tra il *common concern* e la stabilità economica quale bene globale G. Peroni, *Crisi e ricerca della stabilità economica nella prospettiva di un nuovo ordine economico internazionale orientato allo sviluppo sostenibile*, in *Il diritto dell'economia*, Università degli Studi di Milano, 2021, 272.; in ottica giurisprudenziale M. L. Mozzaglia, *Il concetto di common concern of humankind nella recente giurisprudenza internazionale*, in *Rivista di Diritto Internazionale*, vol. 108, 2025, 175-183.

un'innovazione concettuale⁴⁰, presentando nuove logiche economiche nel contesto della regolazione ambientale internazionale⁴¹.

Sulla scia degli strumenti normativi di cui si è dato conto, l'Accordo di Parigi del 2015 ha superato l'impianto vincolante del Protocollo di Kyoto per un modello ispirato al concetto dei cosiddetti contributi determinati a livello nazionale, ribadendo la centralità dell'interesse comune dell'umanità, nonché la necessità di un'azione globale nella lotta al cambiamento climatico⁴². Il *common concern of humankind* continua a evolvere come elemento assiologico del cosiddetto diritto climatico internazionale, orientando non solo l'elaborazione normativa, ma anche le prassi commerciali e contrattuali, che progressivamente si adeguano ai nuovi standard di sostenibilità⁴³.

Si ritiene opportuno sottolineare che tali principi erano già stati recepiti a livello sovranazionale prima dell'avvento dell'Accordo di Parigi, mediante l'istituzione, avvenuta nel 2005, dell'EU Emissions Trading System (EU ETS) che, a seguito della revisione del 2023, è stato esteso al trasporto marittimo. Allo stesso tempo, l'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) ha introdotto l'Energy Efficiency Existing Ship Index (EEXI) e il Carbon Intensity Indicator (CII), ossia requisiti tecnico-operativi di c.d. sostenibilità ambientale per le navi mercantili, imponendo, tra l'altro, oneri di concreta collaborazione tra le parti del contratto di noleggio⁴⁴.

È proprio in tale contesto che, a parere di chi scrive, si colloca la prassi contrattuale della BIMCO⁴⁵ la quale pur essendo espressione di strumenti

⁴⁰ N. Maamoun, *The Kyoto protocol: Empirical evidence of a hidden success*, in *Journal of Environmental Economics and Management*, Volume 95, 2019, 227-256. Cionondimeno, tali innovazioni hanno suscitato numerosi interrogativi e perplessità circa la reale incidenza climatica e i principi di equità. T. M. Lopez, *A Look at Climate Change and the Evolution of the Kyoto Protocol*, 43 in *NAT. RES.* 2003, J. 285-311. Sulla relazione tra il commercio internazionale e il diretto impatto sul c.d. *environment*, si rimanda a G. Chichilnisky, *Global Property Rights. The Kyoto Protocol and the Knowledge Revolution*, in *Iddri – Idées pour le débat* N° 13 2006, 1-26.

⁴¹ M. Pennasilico, *Contratto e ambiente. L'analisi "ecologica" del diritto contrattuale*, Napoli, 2016.

⁴² V. Costantini, F. Gracceva, *Il Protocollo di Kyoto e il Commercio di Emissioni nell'Unione Europea*, Milano, 2006, 125-147.

⁴³ Pennasilico, *Contratto e ambiente. L'analisi "ecologica" del diritto contrattuale*, cit.

⁴⁴ Sul punto si rimanda ad attenta dottrina internazionale L. I. Athanassiou, *Shipping Operators' Obligations and Liabilities Under the International and EU Emission Reduction Strategy In Damages, Recoveries and Remedies in Shipping Law*, London, 2023, 155-173.

⁴⁵ BIMCO, acronimo di *Baltic and International Maritime Council*, è la più grande associazione di categoria dell'armamento marittimo mondiale. Fondata nel 1905, rappresenta ar-

di natura pattizia correnti tra soggetti privati, tradizionalmente orientati alla tutela dell'interesse economico di parte, contribuisce al contempo all'attuazione di oneri ambientali normativamente imposti⁴⁶. Ciò anticipa quella che, come si avrà modo di approfondire nelle sezioni successive, rappresenta la natura innovativa delle clausole BIMCO, le quali non si limitano a scardinare la struttura tradizionale di uno schema consolidato, ma si proiettano verso una nozione evolutiva di contratto a favore di terzo.

È d'uopo sottolineare che tale processo si colloca nell'alveo del più ampio concetto di costituzionalizzazione materiale del contratto secondo cui i rapporti privatistici devono tenere conto non solo di obiettivi reciproci bensì anche dei principi stanti alla base dell'ordinamento giuridico internazionale, tra cui il principio della responsabilità climatica condivisa⁴⁷.

Benché il presente lavoro prenda in esame principi di diritto internazionale nonché norme di diritto commerciale internazionale, si ritiene necessario dar conto delle possibili resistenze che la teorizzazione del contratto di noleggio marittimo quale contratto a favore di terzo potrebbe incontrare in determinate giurisdizioni domestiche, quali il sistema giuridico italiano. Invero, la teoria di cui si è appena dato conto tocca un punto nevralgico del diritto civile italiano, secondo cui la crescente esigenza di tutelare interessi collettivi e beni comuni non troverebbe spazio all'interno di schemi giuridici pensati originariamente per soggetti classici.

L'interpretazione evolutiva del contratto a vantaggio di terzo, che consi-

matori, operatori navali, mediatori marittimi e numerosi altri *stakeholder* del settore dello *shipping*. L'associazione si dedica alla promozione della standardizzazione, della trasparenza e della professionalità nel settore dello *shipping*, offrendo servizi e contratti standard per facilitare il trasporto marittimo. Sul ruolo di BIMCO si rimanda a G. Hunter, *Standard forms – the BIMCO experience in Legal Issues Relating to Time Charterparties*, 2008, Londra, 1-15; R. Nersesian S. Mahmood, *Baltic And International Maritime Council In: Handbook of Transnational Economic Governance Regimes*, Brill 2009, 747-754.

⁴⁶ Come del resto, seppur in termini più generali, già dibattuto da autorevole dottrina economica E. O. Wallace, R. P. Portney *The Political Economy of Environmental Policy*, in *Resources for the future*, 2001, 1-55. Per quel che attiene al lavoro in oggetto invece, si ritiene che il cambio di prospettiva cambi il paradigma tradizionale stante ontologicamente alla base del contratto di noleggio marittimo. Esso cessa di essere semplice strumento al servizio dell'allocazione di interessi economici contrapposti per elevarsi a meccanismo di stretta collaborazione tra le parti per la realizzazione dell'interesse condiviso alla custodia dell'ambiente.

⁴⁷ F. Gallarati, *Generazioni a processo: modelli teorici di responsabilità intergenerazionale alla prova del contenzioso climatico*, in *BioLaw Journal*, (2), 2023 159-177.

dera l'ambiente quale destinatario indiretto di vantaggi contrattuali, solleva difatti questioni giuridicamente non trascurabili alla luce dell'ordinamento interno⁴⁸. In base all'art. 1411 c.c., tale contratto vuole che il vantaggio ottenuto sia destinato ad un soggetto determinato o determinabile che detenga la capacità giuridica di acquisire diritti soggettivi⁴⁹. Ad ogni buon conto, l'ambiente in quanto tale, non è considerato titolare di soggettività giuridica⁵⁰.

Nel nostro ordinamento, pur non essendo possibile ricondurre l'ambiente alla nozione di terzo ex art. 1411 c.c., è consentito reinterpretare le clausole ambientali di BIMCO in senso valoriale, ovvero quale strumento che corre alla realizzazione di interessi tutelati, quali il diritto all'ambiente salubre (art. 9 e art. 41 Cost.) e la protezione dell'ecosistema⁵¹. In questa prospettiva, la rilevanza di tali clausole non risiederebbe tanto nella configurazione di un diritto soggettivo in capo al terzo, quanto nella loro capacità di esprimere la conformità del contratto ai principi costituzionali e agli obblighi internazionali⁵².

Se dunque le considerazioni svolte mostrano la possibilità di reinterpretare le clausole ambientali in chiave sistematica, resta nondimeno il nodo teorico, del quale si è ben consapevoli, che può essere sciolto (a parere di chi scrive) solo attraverso un ripensamento del ruolo del contratto nella società contemporanea. Il diritto contrattuale, lungi dal rimanere ancorato a una visione individualista e statica, si presta così a divenire strumento di responsabilità collettiva e di sostenibilità, contribuendo all'adattamento dell'ordinamento giuridico alle nuove istanze ecologiche⁵³. È in questa prospettiva che,

⁴⁸ Su cui si veda C. Castronovo, *Obblighi di protezione e tutela del terzo*, in *Jus*, 1976, 124 ss.; D. Iacovelli, *La riforma degli artt. 9 e 41 della costituzione nell'ecologia delle idee*, in *Jusonline*, 2022, 218 ss.; A. Postiglione, *Ambiente: suo significato giuridico unitario*, in *Riv. Trim. Dir. Pubblico*, 1986, 1, 32 ss; V. Dini, *Il diritto soggettivo all'ambiente*, in *Giuristi Ambientali*, 2004, 11.

⁴⁹ Roppo, op. cit. 543.

⁵⁰ Tale circostanza, in ogni caso apre una disputa interpretativa tra le categorie classiche di diritto civile e le esigenze emergenti di protezione dei beni comuni e dei valori ambientali. Sul punto si rimanda a S. Pagliantini, *Sul c.d. contratto ecologico*, in *Nuova giur. civ. comm.*, 2016, II, 337 ss., spec. 339.

⁵¹ In tal senso, per una opportuna e puntuale disamina della relazione tra Costituzione e tutela dell'ambiente si rimanda a G. Alpa, *Note sulla riforma della Costituzione per la tutela dell'ambiente e degli animali*, in *Contr. Impr.*, 2022, 361 ss.

⁵² Iacovelli, *La riforma degli artt. 9 e 41 della costituzione nell'ecologia delle idee*, cit., 218 ss.

⁵³ A tal proposito si segnala una rilevante pronuncia giurisprudenziale statunitense riguardante la

nel caso specifico, la normativa dettata dall'IMO e dall'Unione Europea trova concreta traduzione in clausole contrattuali.

4. – Pur avendo ormai da anni concentrato parte cospicua del suo lavoro nel ridurre l'inquinamento causato dal trasporto marittimo, è stato solo nel 2011 che l'IMO ha inaugurato un elaborato sistema normativo mirato alla riduzione delle emissioni di gas serra, migliorando le prestazioni energetiche delle navi mediante l'aggiunta del capitolo 4 all'Allegato VI della Convenzione MARPOL ⁵⁴.

Le due più importanti regolamentazioni introdotte con questo intervento sono state le già richiamate misure SEEMP e EEDI ⁵⁵. Cionondimeno, in virtù della strategia iniziale sulle emissioni di gas serra nonché degli ulteriori emendamenti all'Allegato VI della MARPOL, l'IMO ha adottato due nuove regolamentazioni orientate alla decarbonizzazione, ossia i già citati indicatori d'intensità di carbonio e di efficienza energetica che dal 1° gennaio 2023 costituiscono misure obbligatorie a breve termine, necessarie per il raggiungi-

decisione che respinse la causa del Sierra Club (preminente associazione ambientalista Americana) volta a bloccare la costruzione di una stazione sciistica (di proprietà di Walt Disney) su terreni pubblici (in particolare nella foresta nazionale della Sequoia). Di interesse per la tesi qui in oggetto fu la c.d. *disenting opinion* del giudice William O. Douglas, il quale sostenne (in contrasto con la maggioranza) la possibilità di rappresentare in giudizio elementi naturali (nella fattispecie alberi e rocce). Nella motivazione O. Douglas richiamò, l'etica della terra, esposta in *A Sand County Almanac, and Sketches Here and There* del 1949, in cui il filosofo Americano Aldo Leopold sosteneva che elementi naturali (quali alberi, fauna selvatica, fiumi e suolo) avessero un valore intrinseco che doveva essere riconosciuto in quanto parte della comunità etica da tutelare dalle minacce poste dal cosiddetto progresso e sviluppo. Nella stessa pronuncia O. Douglas riprende anche C. Stone *Should Trees Have Standing, towards legal rights for natural objects in Southern California Law Review* 45, 1972, 450-501. Testo in cui, tra le altre cose, si osserva come la legge tuteli già il diritto di alcuni enti non umani (si pensi alle società di capitali, ai *Trust* e alle *Joint Venture*). Da ciò O. Douglas trasse la considerazione che anche le organizzazioni ambientaliste dovrebbero poter essere considerate tutori legali dell'ambiente e autorizzate a intentare azioni legali per suo conto: US Supreme Court 19-4-1972, *Sierra Club v. Morton*, 405 U.S. 727.

⁵⁴ Sulla normativa MARPOL si rimanda a C. Fumagalli, *Inquinamento causato da navi. Ancora sui rapporti tra la Convenzione MARPOL e la normativa italiana*, Genova, 1980, 181-200.

⁵⁵ Al riguardo, sulla base di quanto è stato anticipato in relazione alla normativa di diritto internazionale, è il caso di sottolineare che l'EEDI è stato il primo regolamento legalmente vincolante introdotto a seguito del Protocollo di Kyoto e viene considerato una delle misure più importanti adottate dall'IMO per migliorare la capacità energetica delle navi. Al pari del SEEMP, si configura quale misura basata sulla valutazione delle prestazioni della nave con l'obiettivo di migliorarne la capacità energetica da un punto di vista strettamente tecnico.

mento dell'obiettivo zero emissioni⁵⁶.

Nello specifico, il CII, è un indicatore operativo calcolato annualmente che determina la prestazione energetica della nave, calcolandone le emissioni di gas serra in base al rapporto tra la capacità operativa complessiva della medesima e la distanza da questa percorsa. Tale indicatore determina il necessario elemento di riduzione annuale essenziale per migliorare l'intensità di carbonio emesso dalla nave⁵⁷. L'EEXI invece è uno strumento aggiuntivo per potenziare la prestazione energetica delle navi. Tale indicatore misura le emissioni di CO₂ relative alle operazioni delle navi, prendendone in considerazione i parametri, nonché il suo *design* e i macchinari di bordo⁵⁸.

Pertanto, è possibile sostenere che l'evoluzione del quadro normativo internazionale, culminata con l'introduzione degli strumenti menzionati da parte dell'IMO, ha inciso nettamente sulle modalità operative delle navi, generando un impatto sistematico sull'architettura tradizionale del noleggio marittimo. Difatti tali regolamenti, mirati alla riduzione delle emissioni di gas serra e al miglioramento delle prestazioni energetiche, impongono obblighi tecnici che si ripercuotono direttamente sull'esecuzione delle obbligazioni contrattuali in materia di trasporto via mare⁵⁹.

In tale prospettiva, si assiste ad un progressivo rimodellamento dell'impianto contrattuale marittimo, in cui la transizione ecologica viene concepita non più quale elemento meramente gestionale, bensì come nuovo parametro giuridico. La rispondenza alla salvaguardia ambientale⁶⁰, ad esempio, diventa parte integrante del concetto di dovuta diligenza dell'armatore, incidendo sulla valutazione dello stato di navigabilità della nave e, di conseguenza, sulla sua idoneità all'adempimento contrattuale⁶¹.

⁵⁶ F. De Andreis, *Trasporti e territorio*, Roma, 2025, 1-188.

⁵⁷ Sul tema vedasi O. Baccelli, *La decarbonizzazione del trasporto marittimo quale stimolo all'innovazione industriale e il ruolo delle Autorità di Sistema Portuale*, in *L'Industria, Rivista di economia e politica industriale* 1/2025, 27-64.

⁵⁸ H.N. Psaraftis, *Shipping decarbonization in the aftermath of MEPC 76*, Amsterdam, 2021, 1 s.

⁵⁹ D. Mandrioli, *Una nuova regola internazionale sul contenuto di zolfo nel carburante delle navi: analisi della recente riforma IMO 2020* in *Rivista giuridica dell'ambiente*: 1, 2020, 71-90.

⁶⁰ A tal proposito la Corte Costituzionale ha riconosciuto la salvaguardia dell'ambiente come diritto fondamentale della persona ed interesse fondamentale della collettività. Corte cost. 9-4-1987, n. 210. A cui fa eco la Corte Europea dei Diritti dell'Uomo che ha affermato il diritto fondamentale all'ambiente salubre. Cedu 9-12-1994, López Ostra c. Spagna.

⁶¹ A. Mackenzie, C. Bryce, I. Moutzouris, *The Implications of 'Green Seaworthiness' on the Insura-*

Invero, con l'introduzione di tali strumenti, la tradizionale stabilità del contratto si allinea ad una nuova dinamica normativa e ambientale, imponendo maggiore elasticità interpretativa e direzionale. Da questo scenario emerge l'esigenza di ripensare la logica stessa dei contratti di noleggio marittimo, integrando criteri di preservazione e responsabilità ecologica quali elementi strutturali del rapporto obbligatorio, non più considerati alla stregua di mere clausole di carattere tecnico, ma assunti come principi regolatori della volontà contrattuale⁶².

A questo si aggiunga che alla luce delle deliberazioni adottate nel corso del MEPC 81⁶³, il quadro normativo internazionale in materia di decarbonizzazione marittima ha subito un'ulteriore accelerazione. L'IMO ha ribadito l'aggiornamento della Revised IMO GHG Strategy, corroborando gli obiettivi già delineati nel 2023 e introducendo un nuovo indicatore di rispondenza climatica per le flotte commerciali, basato su *benchmark* annuali progressivi. All'uopo sono state varate nuove *guidelines*, che impongono criteri più stringenti per la valutazione delle emissioni lungo l'intero ciclo di vita dei carburanti marini. Tali misure, combinate con l'avvio di uno standard operativo globale per la reportistica obbligatoria, hanno ristabilito la cornice entro cui i *charterparties* devono operare⁶⁴.

Appare evidente dunque che l'ambiente, pur non essendo parte del contratto, beneficia direttamente della sua esecuzione, in coerenza con gli obiettivi fissati dalla Revised IMO GHG Strategy, la quale prevede, tra l'altro, una riduzione del 30% dell'intensità delle emissioni entro il 2030 e dell'80% entro il 2040, rispetto ai livelli del 2008⁶⁵. Tali obiettivi non possono essere realizzati senza l'inserimento strutturale degli obblighi ambientali nei contratti di trasporto marittimo, che diventano così il veicolo principale della *compliance* climatica su scala globale⁶⁶.

bility of Global Maritime Risk. in UK Department for Transport, the UK Engineering and Physical Sciences Research Council, 2024, 1-38.

⁶² Per una disamina su una misura ambientale attinente come la *Sulphur Cap* si rimanda a A. Mackenzie, *Can non-compliance with the IMO 2020 Sulphur Cap impact vessel seaworthiness, legality and marine insurance coverage?* In *SN Business & Economics*, 2(10), 2022, 155.

⁶³ Committee on Marine Environment Protection, Marzo 2025.

⁶⁴ Per un approfondimento T. Smith, A. Frosch, *An Overview of the Discussions from IMO MEPC 81*, Londra, 2024, 1 s.

⁶⁵ Si rimanda a G. Dominion, B. Martinez Romera, *The 2023 IMO Greenhouse Gas Strategy: Considerations of Equity*, Leiden, 2025, 1 s.

⁶⁶ H. Bach, T. Hansen, *IMO off course for decarbonization of shipping? Three challenges for stricter*

La cooperazione vincolante tra le parti, la condivisione dei dati, la scelta dei carburanti a bassa intensità e la gestione preventiva delle eventuali sanzioni, costituiscono un meccanismo contrattuale relativo ad una gestione c.d. *green*, coerente con quanto stabilito dal diritto internazionale⁶⁷. Il contratto si delinea così come strumento eco-prestazionale, orientato alla realizzazione di obbligazioni cooperative per il clima⁶⁸.

5. – Il Sistema di Scambio delle Emissioni dell'UE (EU ETS) e il FuelEU Maritime⁶⁹ sono regolamentazioni proposte dall'UE nell'ambito del piano cosiddetto Fit for 55 per una transizione verde, che mira ad una riduzione del 55% rispetto ai livelli del 1990 delle emissioni di gas serra entro il 2030 nonché alle cosiddette emissioni nette zero entro il 2050⁷⁰. Alla stregua delle regolamentazioni internazionali proposte dall'IMO, anche le proposte dell'UE riguardano l'operatività della nave⁷¹, regolandone le emissioni di

policy in Marine Policy, 2023, 147.

⁶⁷ J. Chuah, *MARPOL and Contracts of Carriage: An Evaluation of the Duties of Carrier and Cargo Interest in Voyage Charterparties in The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships*, Cheltenham, 2025, 216-231.

⁶⁸ N. Rehmatulla, K. Schwarz, F.H. Nameghi, *Revisiting the role of private voluntary standards and initiatives in decarbonising shipping in Marine Policy*, 2025, 179.

⁶⁹ Il Regolamento FuelEU Maritime (Regolamento (UE) 2023/1805) promuove l'utilizzo di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio e di tecnologie energetiche pulite per le navi, essenziali per sostenere la decarbonizzazione del settore. Il regolamento è pienamente in vigore dal 1° gennaio 2025, ad eccezione degli articoli 8 e 9 sui piani di monitoraggio che sono entrati in vigore a partire dall'agosto 2024. Per una più ampia panoramica sull'impatto del fit for 55 sul settore marittimo si rimanda a F.M. Di Majo, *Le sfide ambientali nel settore marittimo: il pacchetto climatico Ue Fit for 55 in GeoTrade: rivista di geopolitica e commercio estero*: 3, 2022, 60-67.

⁷⁰ Il FuelEU Maritime stabilisce i limiti massimi per l'intensità media annua di gas a effetto serra (GHG) dell'energia utilizzata dalle navi di stazza lorda superiore a 5.000 che fanno scalo nei porti europei, indipendentemente dalla loro bandiera. Gli obiettivi garantiranno che l'intensità dei gas serra dei combustibili utilizzati nel settore diminuisca gradualmente nel tempo, iniziando con una riduzione del 2% entro il 2025 e raggiungendo una riduzione dell'80% entro il 2050. Sull'ampia previsione legislativa di matrice Europea si rimanda a C. Zourmatz, *Sustainable Shipping and Air Transport under the Most Recent EU Legislative Provisions*, 34, in *European Energy and Environmental Law Review*, Issue 1, 2025, 2-9. Sul tema della sostenibilità ambientale legata alla pianificazione e programmazione delle aree portuali si rimanda a L. Provenzano, *Green Ports, Cold Ironing e fumosità delle navi: le contraddizioni nella tutela della qualità dell'aria dei porti italiani*, in questa *Rivista*, 2024, 581 e ss.

⁷¹ Il FuelEU Maritime consente l'innovazione e lo sviluppo di nuovi combustibili sostenibili e tecnologie di conversione energetica, offrendo agli operatori la libertà di decidere quali combustibili e tecnologie utilizzare in base ai profili specifici delle navi o delle operazioni. Il regolamento prevede anche

carbonio e il combustibile utilizzato⁷².

La regolamentazione ETS dell'Unione Europea rappresenta una componente essenziale del regime di riduzione delle emissioni di gas serra⁷³. Si tratta di uno schema di sostenibilità che impone un limite alle aziende, vietando loro di emettere CO2 oltre un certo livello, pena comminare il pagamento di una sanzione. Al riguardo, è il caso di sottolineare che le quote per le emissioni possono essere scambiate all'interno del settore marittimo stesso⁷⁴.

Altra importante regolamentazione introdotta dall'UE, di cui si ritiene opportuno dare conto, è il già menzionato FuelEU Maritime. L'obiettivo di tale regolamentazione si propone non solo di ridurre le emissioni di carbonio delle navi ma anche di aumentare l'uso di carburanti rinnovabili a base di idrogeno⁷⁵. È prevedibile tuttavia che l'attuazione di tale regolamentazione dia luogo a una serie di problematiche applicative, le più rilevanti delle quali

diversi meccanismi di flessibilità, sostenendo le flotte esistenti a trovare strategie di conformità adeguate e premiando gli operatori per gli investimenti nella conversione energetica. Vedasi M. Bottero, Social and environmental sustainability in EU maritime law, in WMU J Marit Affairs 2025, 397-418.

⁷² Secondo le proposte di emendamento alla Direttiva EU ETS (COM/2021/551), le parti dovranno acquistare quote per il 100% delle emissioni emesse durante i viaggi tra i porti dell'UE (viaggi intra-UE) e il 50% delle emissioni emesse nel corso dei viaggi tra un porto dell'UE e un porto di un paese terzo (viaggi extra-UE), così come per tutte le emissioni prodotte durante il periodo di ormeggio in un porto dell'UE.

⁷³ A tal proposito occorre ricordare che la normativa Europea ETS, introdotta nel 2005 per gli impianti industriali ed energetici, è stata estesa *in primis* al settore aeronautico con la dir. 2008/101/CE, come poi ribadito in CGUE, gr. sez., 21 dicembre 2011, C-366/10, Air Transport Association of America. Si veda F. Munari, *Le competenze e le "conoscenze" dell'Unione in materia ambientale*, in *La Gestione delle Emergenze nel Diritto dell'Unione e nel Diritto Internazionale*, 2011, 115 ss.. Solo successivamente è stata estesa al trasporto marittimo con la dir. (UE) 2023/959.

⁷⁴ Si rimanda a D. Rizou, *Decoding Green Shipping in Contracts: A Closer Look at BIMCO EU Emissions Trading System Clauses for Voyage Charterparties*. Tul. Env't LJ, 38, 2025, 29.

⁷⁵ La regolamentazione stabilisce tempi standard per una graduale riduzione delle emissioni di gas serra entro il 2050 e un sotto-obiettivo per aumentare l'uso di carburanti rinnovabili di origine non biologica (RFNBO), quali i combustibili bunker. Il FuelEU Maritime riguarda non solo le navi bensì anche le aree di scambio, rendendosi simile agli obiettivi posti dall'EU ETS. I.I. Laskar, H. Dowlatabadi, A. Giang, *Expert assessments of maritime shipping decarbonization pathways by 2030 and 2050 in Earth's Future*, 2025, 13. Pur non rientrando nel merito della validità del regolamento occorre segnalare i due ricorsi atti a contestare l'insufficiente valorizzazione dei biocarburanti a base di etanolo nel processo di decarbonizzazioni (entrambi respinti in quanto ritenuti inammissibili): Trib. UE ord. 25-2-2025, T-1165/23, ePURE e Pannonia Bio c. Parlamento e Consiglio (FuelEU Maritime), e Trib. UE ord. 25-2-2025, T-45/24, ePURE e Pannonia Bio c. Parlamento e Consiglio (ReFuelEU Aviation).

attengono alla ripartizione delle responsabilità e al costo di rispondenza, tenenzialmente posti a carico dei noleggiatori⁷⁶; tali criticità risultano peraltro suscettibili di accentuarsi in assenza di clausole contrattuali che ne disciplino espressamente la distribuzione⁷⁷.

In tale prospettiva, giova rammentare che, tanto nell'ambito del FuelEU Maritime quanto nell'EU ETS, le emissioni rilevanti corrispondono al 50% di quelle prodotte nel corso dei viaggi internazionali in entrata e in uscita dall'Unione, nonché al 100% di quelle generate durante la permanenza della nave nei porti dell'EEA. Al riguardo, non può non rilevarsi come sia logico ritenere che gli armatori assumano un ruolo più attivo nel determinare l'ambito delle operazioni consentite all'interno dei contratti di noleggio a tempo⁷⁸. Invero, una compagnia di navigazione sarà tenuta a monitorare e segnalare i dati sulle emissioni non solo nell'ambito del EU ETS ma anche nel contesto del FuelEU Maritime. Più precisamente, a norma dell'EU ETS, la compagnia di navigazione interessata dovrà assicurarsi di monitorare e segnalare i dati sulle emissioni così come previsto dal Regolamento MRV, già applicato alle navi superiori le 5.000 tonnellate di stazza lorda in rotta verso o in partenza dai porti dell'EEA⁷⁹.

In tale contesto, il contratto di noleggio si configura entro un ampio spazio negoziale, all'interno del quale le parti sono tenute a introdurre clausole

⁷⁶ Come nell'EU ETS così nel FuelEU Maritime la nomenclatura di parte responsabile (ovvero la compagnia di navigazione) include “l'armatore o [...] altra organizzazione o persona, come il gestore o il noleggiatore [...], che ha assunto la responsabilità dell'operatività della nave dall'armatore”. A.N. Durmuş, *EU ETS and Maritime Transport: Allocation of Costs and Implications for Trade in Global Trade and Customs Journal*, 2025, 20(7/8).

⁷⁷ Al riguardo, seguendo numerose recenti proposte di emendamento al Regolamento MRV, il Parlamento Europeo ha modificato la definizione di Compagnia di Navigazione con l'obiettivo di includere chiunque sia “responsabile del pagamento del carburante consumato dalla nave”.

⁷⁸ A. Christodoulou, K. Cullinane, *Potential Alternative Fuel Pathways for Compliance with the FuelEU Maritime Initiative*, Amsterdam, 2022, 1-11. È il caso di sottolineare che sia nell'EU ETS che nel FuelEU Maritime, casi di ripetuta non rispondenza possono comportare per le navi responsabili della violazione la negazione all'ingresso nei porti di tutti gli Stati membri causando ritardi nel servizio ed eventuali contenziosi tra le parti. Al riguardo, la compagnia di navigazione deve essere in grado di assicurare garanzie per un valore pari a quello stimato in relazione alle sanzioni eventualmente imposte.

⁷⁹ Ancor più nel dettaglio, nel sistema previsto dall'EU ETS, a partire dal 31 marzo 2024, le compagnie di navigazione hanno l'obbligo di presentare una relazione che dia conto dei dati sulle emissioni raccolte durante l'anno solare precedente. Tale relazione dovrà passare al vaglio dell'autorità amministrativa competente, ovvero lo Stato membro presso il quale la società è registrata. Nel caso in cui la compagnia di navigazione sia registrata in uno Stato che non è parte dell'UE, la competenza a valutar-

elastiche, meccanismi di adeguamento automatico e obblighi di reciproca trasparenza con riguardo a emissioni, consumi e profili di *compliance* normativa. Deve ritenersi, in coerenza con la tesi complessiva fin qui sostenuta, che l'impatto della regolamentazione europea non si esaurisca nel costituire un punto di rottura rispetto al modello contrattuale tradizionale, ma contribuisca altresì all'avvio di una nuova interpretazione del contratto di noleggio marittimo, nel quale la difesa dell'ambiente non è più relegata a elemento accessorio, bensì costituisce principio strutturante dell'intera disciplina negoziale.

6. – Alla luce di quanto precede, e come già anticipato, le c.d. clausole climatiche predisposte da BIMCO si caratterizzano per il loro fondamento su un principio di sinergia tra noleggiatori e armatori, orientato al perseguitamento di obiettivi condivisi di efficientamento operativo e di preservazione dell'ambiente; il che, secondo l'analisi svolta, segna un rilevante mutamento strutturale nella disciplina del noleggio marittimo⁸⁰.

Caratteristica preminente di tali clausole concerne la costante revisione ed il continuo adeguamento delle navi agli standard operativi di settore, prevedendo la necessità di controlli periodici sulle prestazioni ambientali delle medesime, con l'obiettivo di garantire un continuo progresso verso una maggiore tutela dell'ambiente⁸¹.

È rilevante sottolineare come, in sede di conclusione del contratto di noleggio, emerga un elemento di significativa personalizzazione dello stesso, volto ad adeguarlo alle esigenze contingenti delle parti. In tale prospettiva, le clausole climatiche, a fronte della mutevolezza delle normative di settore e

ne la relazione spetterà allo Stato membro in cui la nave di tale compagnia ha effettuato il maggior numero di scali nei due anni di monitoraggio precedenti. La mancata consegna delle quote necessarie comporta la previsione di sanzioni pecuniarie, attualmente di Euro 100 per ogni tonnellata di CO2 emessa rispetto alla quale non sia stata consegnata alcuna quota, oltre all'acquisto dell'equivalente quantità di quote. Gli Stati membri sono altresì tenuti a pubblicare il nome di tutte quelle compagnie di navigazione che violino l'obbligo di consegnare sufficienti quote. Per un approfondimento si rimanda a A. Verbruggen, E. Laes, E. Woerdman, *Anatomy of Emissions Trading Systems: What is the EU ETS?*

in *Environmental Science & Policy*, Volume 98, 2019, 11-19.

⁸⁰ P. Rebello, *Green Shipping Contracts: A Contract Governance Approach to Achieving Decarbonisation in the Shipping Sector*, Londra, 2024, 92 s.

⁸¹ D.B. Thompson, *What's Shipping Doing About Climate Change?* in *Tulane Environmental Law Journal*, 37(2), pp.179-215.

della costante evoluzione degli obblighi ambientali, devono necessariamente incorporare meccanismi idonei ad assicurarne una perdurante conformità e adeguatezza rispetto al quadro regolatorio di riferimento.

Sulla base dell'analisi sino a qui condotta e pur rimanendo le posizioni contrattuali giuridicamente distinte, sembra potersi affermare che la natura delle clausole climatiche di BIMCO abbia contribuito a un radicale cambiamento nel rapporto tra armatori e noleggiatori che sono portati ad agire in qualità di *partner* in una *joint venture de facto* in cui stringono un patto di collaborazione strategica per esigenze comuni e condivise di decarbonizzazione e sostenibilità ambientale⁸².

Le già richiamate esigenze di elasticità e di adattabilità alle concrete necessità del rapporto contrattuale non possono ritenersi estranee all'impianto, concettualmente e giuridicamente olistico, cui le clausole climatiche di BIMCO si ispirano. In altri termini, con l'obiettivo di perseguire una più incisiva sostenibilità ambientale mediante l'innovazione di un istituto tradizionalmente segnato dall'antitesi tra le parti, tali clausole impongono una necessaria armonizzazione tanto tra i contraenti quanto rispetto alle ulteriori pattozizioni eventualmente presenti nel contratto. Tali clausole segnano il passaggio da un contratto rigido a uno strumento capace di recepire gli impegni climatici globali, creando un collegamento concreto tra il diritto ambientale internazionale e quello commerciale privato, in coerenza con lo spirito del Protocollo di Kyoto e dell'Accordo di Parigi⁸³.

7. – Non potendo prescindersi da una rassegna più puntuale delle clausole elaborate in attuazione della normativa IMO, assume rilievo centrale la c.d. clausola CII, introdotta al fine di agevolare armatori e noleggiatori nell'adeguamento ai requisiti di *Carbon Intensity Indicator* stabiliti dall'IMO nel 2023⁸⁴.

⁸² Sullo scenario configurabile quale *joint venture de facto* tra le parti di un contratto di diritto marittimo, si rinvia a C. Corcione, *Third party protection in shipping*. Londra, 5, 2019.

⁸³ Rebelo, op. cit., 92. Sembra difatti potersi affermare che le clausole climatiche elaborate da BIMCO diano concreta attuazione ai principi di Kyoto nel contesto contrattuale, traducendo gli obiettivi di riduzione delle emissioni in oneri operativi e cooperativi all'interno del contratto di noleggio. È opportuno aggiungere che detta armonizzazione si colloca in linea di continuità con lo spirito cooperativo che si auspica di instaurare tra armatori e noleggiatori, cosicché l'alleanza cessa di configurarsi come semplice enunciazione teorica per assumere consistenza precipuamente effettiva.

⁸⁴ S. Wang, H.N. Psaraftis, J. Qi, *Paradox of international maritime organization's carbon intensity indicator*, Amsterdam, 2021, 1 s. Invero, le riduzioni annuali dell'intensità di carbonio ottenute da una

La clausola si configura quale espressione di un obbligo strutturale di cooperazione *inter partes*, fondato su un sistema di comunicazione costante e di interventi correttivi congiunti, finalizzati a garantire il raggiungimento del CII concordato. In particolare, qualora le operazioni della nave mettano a rischio il conseguimento degli obiettivi, l'armatore è tenuto a darne tempestiva comunicazione al noleggiatore, il quale, entro due giorni lavorativi, deve presentare un piano scritto di adeguamento delle modalità operative. Qualora tale piano risulti inidoneo, entrambe le parti sono tenute a negoziarne uno nuovo, dando così attuazione a un modello collaborativo che eleva la collaborazione da principio astratto a regola concreta di gestione delle prestazioni della nave⁸⁵.

Al fine di mantenere il CII entro i limiti, la clausola assicura altresì una certa malleabilità operativa: il noleggiatore, ad esempio, può ordinare una riduzione della velocità o una modifica della rotta per contenere i consumi di carburante. L'armatore, dal suo canto, conserva la facoltà di non eseguire ordini che ritenga pregiudizievoli per la sicurezza della navigazione⁸⁶, restando comunque tenuto a ottimizzare l'impiego dei consumi. Si determina in tal modo un bilanciamento tra le esigenze commerciali delle parti e il rispetto degli obiettivi ambientali fissati dall'IMO⁸⁷.

In linea con tali principi, il noleggiatore deve garantire che i documenti di trasporto e di carico risultino conformi alle nuove regole sul CII⁸⁸. Qualora tali documenti non rispettino le limitazioni imposte dalla clausola, il noleggiatore è tenuto a indennizzare l'armatore per le eventuali implicazioni

nave verranno valutate sulla base delle modalità mediante cui tale clausola verrà impiegata nei relativi contratti.

⁸⁵ H. Zografakis, N. Henderson, A. Rigden Green, D. Mace-Kokota, K.C. Turner *Decarbonize shipping or decarbonize international maritime trade: The present contractual framework and the need for a new contractual architecture in Maritime Decarbonization: Practical Tools, Case Studies and Decarbonization Enablers* 2023, Cham, 201-219.

⁸⁶ Si noti che, come richiamato da giurisprudenza anglosassone, l'armatore, nell'ambito di un *time charter* ha di regola diritto (in virtù di un'implicita previsione di legge, o di un accordo espresso) a essere indennizzato dal noleggiatore per eventuali perdite derivanti dall'adempimento delle istruzioni impartite da quest'ultimo. Si veda: *Telfair Shipping Corp v Intersea Carriers SA (The Caroline P*, 1984, 2 Lloyd's Rep 466.

⁸⁷ Wang, Psaraftis, Qi, *Paradox of international maritime organization's carbon intensity indicator*, cit., 1.

⁸⁸ M. Rodriguez, M. Pansera, P.C. Lorenzo, *Do indicators have politics? A review of the use of energy and carbon intensity indicators in public debates*, Amsterdam, 2020, 1 s.

giuridiche⁸⁹, così da assicurare coerenza nella gestione della nave e tutelare entrambe le parti da possibili pretese di terzi⁹⁰.

Deve ritenersi, dunque, che la clausola in esame imponga una cooperazione tra le parti quanto più ampia possibile, da attuarsi secondo i canoni della dottrina tradizionale della buona fede, quale logica proiezione della collaborazione funzionale al perseguimento di un obiettivo comune⁹¹. In tale prospettiva, una delle espressioni più significative del principio collaborativo, posto a fondamento della *ratio normativa* che ispira la clausola, si rinvie nel meccanismo dell'avviso anticipato. Quest'ultimo costituisce infatti lo strumento mediante il quale gestire potenziali deviazioni rispetto alle prestazioni CII concordate, prevedendo che, qualora i risultati operativi conseguiti nel corso del contratto di noleggio si discostino dai parametri stabiliti, l'armatore sia tenuto a darne tempestiva comunicazione al noleggiatore, rafforzando così la dimensione cooperativa del rapporto contrattuale⁹².

In sintesi, pare configurarsi un sistema di obblighi equilibrati, in cui al noleggiatore compete la gestione operativa e all'armatore la garanzia della

⁸⁹ Sul punto occorre segnalare che ad oggi non si rinvengono pronunce giurisdizionali che interpretino direttamente il CII, né tantomeno l'EEXI.

⁹⁰ Rodriguez, Pansera, Lorenzo, *Do indicators have politics? A review of the use of energy and carbon intensity indicators in public debates*, cit. 1. Il CII sarà basato interamente sui dati segnalati dalla nave nel rispetto del sistema di raccolta dati previsto dall'IMO.

⁹¹ Sul concetto di buona fede contrattuale, si veda P. Gallo, *Contratto e Buona Fede*, Torino, 2009, 158 s.; W. Tetley *Good faith in contract: particularly in the contracts of arbitration and chartering*, 2004, 35(4) in *Journal of Maritime Law & Commerce* 561. Si rimanda inoltre ai principi internazionali UNIDROIT, in particolare all'articolo 1.7 (Buona Fede) che al primo comma dichiara: "Ciascuna parte deve agire in conformità alla buona fede nel commercio internazionale". E al secondo che: "Le parti non possono escludere o limitare quest'obbligo".

⁹² Qualora il noleggiatore manifesti con ragionevole probabilità di non poter rispettare gli obblighi CII, l'armatore può richiedere un piano dettagliato di gestione commerciale per verificare la conformità agli standard concordati. Le parti possono quindi adottare un piano scritto modificato, che non costituisce violazione contrattuale dell'armatore. La violazione anticipata, tuttavia, implica un elevato standard probatorio e può incidere sulla possibilità di risoluzione del contratto. Tali previsioni risultano, a parere di chi scrive, innovative non solo perché considerano la probabilità di inadempimento, ma soprattutto perché consentono alle parti di adottare misure correttive volte a garantire comunque il rispetto degli obblighi. Per una disamina più completa e generale sull'*'anticipatory breach* nel contratto di noleggio si rimanda a giurisprudenza inglese: Chilean Nitrate Sales Corp v Pansuiza Cie de Navigacion SA (The Hermosa)[1982] 1 Lloyd's Rep 570, 580. Gulf Agri Trade FZCO v Aston Agro Industrial AG[2008] EWHC 1252 (Comm) para [5].

prestanza tecnica della nave. Ne discendono meccanismi correttivi relativi a velocità e rotte, nonché una più ordinata allocazione delle responsabilità giuridiche, cosicché il rispetto del CII si configura come finalità comune, espressione di una più ampia convergenza di interessi tra le parti⁹³.

Secondo questa impostazione la clausola CII introduce così un cambiamento significativo nella concezione del *charterparty*, mediante la previsione di precisi obblighi giuridici di matrice internazionale che non mirano alla mera tutela dell'interesse delle parti contraenti, bensì alla realizzazione di obiettivi climatici generali e misurabili, quali la riduzione dell'intensità carbonica delle operazioni navali⁹⁴.

Questo assetto normativo vincola i contraenti ad adottare condotte operative che siano mirate al rispetto degli standard ambientali internazionali e si integra sistematicamente con gli impegni assunti nell'ambito del Protocollo di Kyoto, dell'Accordo di Parigi e dell'agenda dell'Organizzazione delle Nazioni Unite per la crescita sostenibile⁹⁵. In termini prettamente giuridici, il terzo (cioè l'ambiente) pur non essendo parte integrante del contratto, risulta titolare di un interesse giuridicamente rilevante e sostanzialmente protetto⁹⁶. Il mancato rispetto degli obblighi CII genera conseguenze contrattuali tra le parti che indirettamente non garantiscono la tutela dell'ambiente.

La clausola CII realizza così una mansione di regolazione orientata alla sostenibilità, rendendo il contratto strumento privato di attuazione di impegni internazionali in materia di cambiamento climatico⁹⁷. Il noleggio adotta in tal modo obiettivi extraprimoniali in linea con il principio della responsabilità condivisa, qualificandosi non più soltanto come veicolo di scambio economico, ma anche come struttura contributiva alla realizzazione del bene comune⁹⁸.

Passando ora all'analisi della cosiddetta EEXI Transition Clause For Time Charter Parties 2021, essa si configura quale clausola di particolare rilievo in

⁹³ C. Carlini, D. Bertini, *Trasporto marittimo sostenibile nel contesto energetico attuale e futuro*, in *Piano Triennale di Realizzazione 2022-2024 della Ricerca di Sistema Elettrico Nazionale*, 2023, 1-37.

⁹⁴ Rebelo, op. cit., 92.

⁹⁵ T. Scovazzi, *L'entrata in vigore del Protocollo di Kyoto*, Milano, 2005, 177 s.

⁹⁶ M. Pennasilico, *Sviluppo Sostenibile, Legalità Costituzionale e Analisi "Ecologica" Del Contratto*, Firenze, 2015, 1s.

⁹⁷ Rebelo, op. cit., 92.

⁹⁸ Pennasilico, *Sviluppo Sostenibile, Legalità Costituzionale e Analisi "Ecologica" Del Contratto*, cit., 1.

quanto disciplina l'adeguamento delle navi al già citato Energy Efficiency Existing Ship Index, ripartendo i costi e le responsabilità connesse ai mutamenti tecnici necessari per rispettare i nuovi requisiti ambientali previsti dall'allegato VI della MARPOL⁹⁹.

Ai sensi di tale normativa, le unità navali hanno l'obbligo di conformarsi all'EEXI a partire dalla prima ispezione annuale, intermedia o di rinnovo, successiva al 1° gennaio 2023. Eventuali variazioni, ove necessarie, devono essere apportate dall'armatore, in quanto responsabile della progettazione, dell'installazione e dei costi, nonché del tempo di necessaria inattività della nave per consentirne il completamento dei lavori¹⁰⁰. In capo ai noleggiatori grava, invece, l'onere di fornire dati esaustivi relativi alla rotta della nave e di cooperare nella progettazione delle variazioni, le quali divengono vincolanti per gli stessi una volta realizzate. La clausola mira, in tal modo, a garantire un graduale adeguamento alle nuove normative ambientali, attraverso una chiara ripartizione di obblighi e costi tra le parti¹⁰¹.

È opportuno sottolineare che, in tale ambito, gli elementi che garantiscono la collaborazione risiedono nella condivisione della responsabilità tra le parti del contratto: il noleggiatore è tenuto ad accettare l'eventualità di variazioni necessarie mentre l'armatore deve impegnarsi a darvi attuazione. La clausola impone inoltre alle parti uno scambio costante di dati, evitando che le variazioni vengano imposte unilateralmente e garantendo un accordo condiviso sulle modalità di attuazione delle stesse¹⁰².

La collaborazione si rinviene, dunque, nella natura stessa della clausola, la quale prevede che l'armatore sia incentivato a ridurre al minimo i disagi per il noleggiatore, pur nella consapevolezza, da parte di quest'ultimo, che taluni interventi possano comportare una temporanea sospensione dell'attività. Poiché i costi sono a carico dell'armatore, il noleggiatore non subisce penalizza-

⁹⁹ Chuah, *MARPOL and Contracts of Carriage: An Evaluation of the Duties of Carrier and Cargo Interest in Voyage Charterparties*, cit. 216.

¹⁰⁰ M.H. Moore, *Sustainability and Greener Technologies: A Protection and Indemnity Club's Perspective*, Tul. Mar. LJ, 49, 2025, 149.

¹⁰¹ Sul punto si rimanda ad autorevole dottrina internazionale M. Tsimplis, *Emission Reduction from Shipping and Net-Zero Shipping: Institutional Deficiencies and the Way Forward in The South China Sea: The Geo-political Epicenter of the Indo-Pacific?* Singapore: 2025, 131-146.

¹⁰² Sul punto, L. Dong, *A review of law and policy on decarbonization of shipping*, in *Frontiers in Marine Science*, 2022, 1-13.

zioni economiche ma è tenuto ad accettarne l'impatto operativo¹⁰³. Alla luce di ciò, anche la clausola EEXI si configura come strumento di cooperazione bilaterale, poiché impone, un rapporto improntato alla corresponsabilità e al contemperamento degli interessi tra le parti¹⁰⁴.

8. – Passando ora all'esame della normativa europea, particolare attenzione merita la clausola relativa all'EU ETS, della quale si ritiene opportuno offrire un'analisi più approfondita. Essa disciplina gli standard per la ripartizione delle responsabilità delle parti in merito all'adesione all'EU ETS, nonché una procedura dettagliata per il calcolo e l'acquisizione delle quote. In modo analogo a quanto già osservato con riguardo alla CII Clause e alla EEXI Clause, anche la clausola in esame si fonda su un modello cooperativo, imponendo al noleggiatore l'obbligo di impiegare combustibili a ridotto o nullo impatto emissivo e attribuendo all'armatore il dovere di prestare la propria collaborazione, ove necessario¹⁰⁵.

In tale ottica, la clausola ETS disciplina l'adesione delle navi al sistema europeo di scambio delle quote di emissione, stabilendo la ripartizione degli obblighi tra le parti. All'armatore spettano il monitoraggio delle emissioni, la comunica-

¹⁰³ Nella sotto clausola (c), ai punti v-vi, si evince che successivamente alla realizzazione delle variazioni operative l'armatore ha l'obbligo di comunicare al noleggiatore la nuova velocità massima e i nuovi regimi di consumo. Ennesimo aspetto assai interessante vuole che la sotto clausola (d) preveda la possibilità di negoziare modifiche alternative. Il noleggiatore non può rifiutare tali varianti senza un motivo valido, ma ha diritto a valutarne l'impatto operativo. Si lascia dunque spazio a soluzioni flessibili, agevolando un accordo personalizzato sulle modifiche più adatte alla nave e agli interessi commerciali del noleggiatore.

¹⁰⁴ M. Tsimplis, *Emission Reduction from Shipping and Net-Zero Shipping: Institutional Deficiencies and the Way Forward*, cit. 131.

¹⁰⁵ Pertanto, BIMCO ha cercato di dare risposta concreta al problema relativo alla redazione di clausole che garantissero l'inclusione del settore marittimo nei sistemi di scambio di emissioni (ETS), in particolare nell'ETS dell'UE che utilizza un principio di c.d. "cap-and-trade" per stabilire un limite al totale delle emissioni di gas serra che possono essere emesse. Per mere ragioni didascaliche e senza dilungarsi su aspetti tecnici che non attengono alla dimensione giuridica, le parti devono consegnare quote pari alle emissioni di CO2 emesse al termine di ogni anno (1 quota = 1 tonnellata di CO2). In tale contesto, le diverse entità operanti acquistano una serie di quote che possono successivamente scambiare tra di loro. Con tale sistema le aziende sono incentivate ad emettere meno carbonio, poiché hanno quote in eccesso che possono scambiare o risparmiare per esigenze di diversa natura. Si veda E.J. Eftestøl, *The proposed extension of the EU-ETS to shipping – BIMCO's ETS – allowances (ETSA) clause for time charter parties 2022 filling a legal gap*, in *Protecting Maritime Operators in a Changing Regulatory and Technological Environment* NÖMIKI BIBLIOTHIK, 2023, 321-337.

zione mensile dei dati e l'eventuale restituzione delle quote in eccesso; al noleggiatore incombe invece l'obbligo di acquistare e trasmettere puntualmente le quote ricevute dall'armatore, entro sette giorni dalla comunicazione. Prima della riconsegna della nave, il noleggiatore deve inoltre fornire un numero stimato di quote, con successivo conguaglio. In caso di periodo di *off-hire*, le quote subiscono una riduzione e, qualora la nave continui a consumare carburante, l'armatore è tenuto a restituire quelle corrispondenti. Qualora il noleggiatore non rispetti i termini di trasmissione, l'armatore ha la facoltà di sospendere l'esecuzione del contratto¹⁰⁶, mantenendo comunque il nolo a suo favore e rivendicando i danni derivanti, circostanza che impone al noleggiatore il rigoroso rispetto degli adempimenti per salvaguardare la tenuta economica del rapporto¹⁰⁷.

La clausola ETS impone dunque una gestione congiunta delle quote di emissione tra armatore e noleggiatore, basata sullo scambio regolare di dati e sulla trasparenza nei pagamenti. Lo spirito cooperativo che la anima mira a prevenire controversie, garantendo al tempo stesso maggior sicurezza ambientale. Con la sua introduzione, l'armatore ha acquisito il potere di imporre l'uso di combustibili a basso impatto, mentre il relativo costo di transizione ai bio-carburanti viene negoziato tra le parti¹⁰⁸.

La clausola non si limita a ripartire le responsabilità operative, ma modifica l'equilibrio tra le parti, imponendo una responsabilità comune nell'attuazione degli obblighi ambientali europei e internazionali. In tale prospettiva, anche la clausola ETS, al pari della CII, e delle EEXI contribuisce a configurare il contratto di noleggio come contratto a favore di terzo,

¹⁰⁶ In genere con cinque giorni di *notice*, come da standard contrattuali. Sul meccanismo di *notice* e in particolare sulla differenza tra sospensione del servizio e ritiro della nave si rimanda a giurisprudenza anglosassone *Greatship (India) Ltd v Oceanografia SA DE CV*, 2012, EWHC 3468.

¹⁰⁷ A tal proposito, se la nave parte da un porto dell'UE e arriva in un altro porto UE, il noleggiatore ha l'obbligo di pagare il 100% delle emissioni. Se la nave viaggia invece da un porto UE a un porto non-UE, il noleggiatore ha l'obbligo di pagare solo il 50% delle emissioni. Diversamente, se la nave viene consegnata o riconsegnata in un porto UE, il noleggiatore ha l'obbligo di coprire le emissioni fino alla destinazione successiva. La conseguenza che deriva da tale meccanismo vuole che le regole sui porti UE e non-UE garantiscono una chiara suddivisione delle responsabilità tra le parti del contratto. Sul punto D. Kotzampasakis, *Maritime emissions trading in the EU: A systematic literature review of shipping decarbonisation measures*, in *Marine Policy*, 2025, 28-41.

¹⁰⁸ Prima di tale clausola l'obbligo dell'armatore si limitava ai c.d. *speed & consumption*; oggi, invece, il noleggiatore può pretendere compensazioni o rifiutare la nave qualora essa non rispetti gli standard ambientali concordati.

nel quale l'ambiente, pur non essendo parte contrattuale, diviene destinatario sostanziale delle obbligazioni delle parti.

Ne deriva un vincolo che, oltre a regolare i rapporti tra armatore e noleggiatore, evolve il contratto da semplice accordo economico a mezzo di tutela ecologica riconosciuta sul piano giuridico. La clausola ETS rappresenta dunque un'espressione della moderna cultura contrattuale climatica, in cui la salvaguardia dell'ambiente diventa un obiettivo primario, al pari dell'interesse economico delle parti.

Passando, da ultimo, ad un'analisi più puntuale della clausola FuelEU Maritime, tale misura costituisce una previsione contrattuale elaborata da BIMCO, introdotta per coadiuvare armatori e noleggiatori all'adeguamento al menzionato Regolamento FuelEU Maritime dell'Unione Europea, entrato in vigore nel 2025. In estrema sintesi, tale regolamento persegue l'obiettivo di ridurre progressivamente l'intensità di gas serra delle navi, imponendo una diminuzione graduale delle emissioni di CO₂.

La clausola in questione disciplina diritti ed obblighi tra armatori e noleggiatori, con l'obiettivo di garantire il rispetto della normativa e la gestione, in caso di non adesione, delle sanzioni ¹⁰⁹. La clausola costituisce dunque un modello di cosiddetta cooperazione *win-win*, ossia un metodo collaborativo che mira a creare soluzioni vantaggiose per le parti interessate, progettata per incentivare armatore e noleggiatore alla collaborazione ed al miglioramento di un rapporto contrattuale ispirato alla trasparenza operativa. La suddetta collaborazione si propone di realizzare l'ottimizzazione della gestione delle emissioni e la minimizzazione dei costi nonché delle eventuali sanzioni ¹¹⁰.

Alla luce della sua struttura e dei suoi obiettivi, tale clausola si colloca nell'alveo dell'interpretazione evolutiva del contratto di noleggio quale con-

¹⁰⁹ Domande e risposte sul regolamento (UE) 2023/1805 sull'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel trasporto marittimo e che modifica la direttiva 2009/16/CE https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/decarbonising-maritime-transport-fuel-eu-maritime/questions-and-answers-regulation-eu-2023/1805-use-renewable-and-low-carbon-fuels-maritime-transport_en. Al riguardo, è d'uopo notare che in capo all'armatore si determina l'obbligo di rendere edotto il noleggiatore circa lo stato di adesione della nave alla normativa di settore nel periodo relativo ai due anni precedenti, nonché di garantire la registrazione della nave nel FuelEU Database e il monitoraggio della GHG INTENSITY. L'armatore, durante il periodo di noleggio, ha altresì l'onere di comunicare regolarmente al noleggiatore i parametri relativi al cosiddetto *Compliance Balance* aggregato.

¹¹⁰ W. Qiuwen, Z. Hu, H. Jiabei, Z. Pengfei *The use of alternative fuels for maritime decarboniza-*

tratto a favore di terzo, individuando nell'ambiente il beneficiario sostanziale. Anche in questo caso, infatti, il contratto si arricchisce di finalità extrapatrimoniali, perseguiendo l'interesse pubblico alla riduzione delle emissioni in conformità al Regolamento FuelEU Maritime e, più in generale, agli obiettivi di decarbonizzazione dettati dall'IMO e dall'Unione Europea. In questo quadro, l'ambiente diventa destinatario effettivo dei vantaggi contrattuali, attraverso l'imposizione di condotte che limitano l'intensità di gas serra e promuovono strategie operative sostenibili ¹¹¹.

9. – Alla luce di quanto esposto, deve affermarsi che le clausole CII ed EEXI, da un lato, e la ETS Clause e, più recentemente, la FuelEU Maritime Clause, dall'altro, rappresentino una transizione di portata considerevole nelle pratiche contrattuali marittime internazionali. Esse, infatti, non si limitano ad adeguare i contratti alle nuove normative ambientali, ma introducono una vera e propria metodologia redazionale riconducibile al concetto di *Climate Drafting*, ossia una tecnica volta a integrare obiettivi climatici all'interno della struttura negoziale, nella specie quella del contratto di noleggio. Tale approccio non si limita a fissare standard ambientali astratti, ma si traduce in obblighi concreti, negoziabili bilateralmente, e pienamente coerenti con gli obiettivi di decarbonizzazione e di efficienza energetica del settore dei trasporti via mare. Si tratta, come si intende sostenere, di un criterio redazionale ispirato tanto ai principi del diritto ambientale internazionale quanto alla sostenibilità delle operazioni di trasporto via mare.

tion: Special marine environmental risks and solutions from an international law perspective in *Frontiers in Marine Science* Volume 9, 2023. Occorre precisare che la clausola oggetto di analisi, pur essendo stata concepita per garantire l'adesione delle navi alla normativa FuelEU Maritime mediante un meccanismo di gestione congiunta tra le parti, presenta la rilevante criticità dell'incremento dei costi operativi legati all'impiego di bio-combustibili, cui si aggiunge il rischio di sanzioni in caso di mancata conformità al Regolamento.

¹¹¹ V.A. dos Santos, P. Pereira da Silva, L.M.V. Serrano, L.M.V., *The maritime sector and its problematic decarbonization: A systematic review of the contribution of alternative fuels* in *Energies*, 2022, 1-30. Ne consegue che la clausola non si limita a ridistribuire costi e oneri operativi, ma delinea un assetto contrattuale funzionale al perseguitamento di finalità normative ambientali, nel quale l'interesse delle parti si intreccia con quello, più ampio, della comunità internazionale alla salvaguardia climatica. In tal senso, il contratto si configura quale veicolo di attuazione indiretta delle politiche ambientali europee e internazionali, mostrando come gli strumenti privatistici possano evolvere in strumenti di controllo, coerenti con i principi racchiusi nel concetto di *Common Concern of Humankind*.

Come evidenziato, la sfera giuridica dei trasporti via mare sta subendo un notevole cambiamento, dettato dall'urgenza della transizione ecologica e dal progressivo consolidarsi di un corpus normativo ambientale di matrice internazionale ed europea. In tale contesto, le clausole elaborate da BIMCO non si configurano soltanto come strumenti tecnici di adeguamento agli obblighi normativi, ma rivelano l'emergere di una nuova lettura del contratto di noleggio, costruita su principi di sostenibilità, responsabilità reciproca e cooperazione *inter partes*. Si assiste, pertanto, a un cambiamento significativo del *charterparty*, in cui l'esigenza climatica assume un valore quasi paritario rispetto ai tradizionali parametri economici.

Su tutte, la CII Clause si pone quale primo esempio sistematico di *Climate Drafting*, imponendo al noleggiatore obblighi concreti per mantenere l'intensità di carbonio della nave entro determinati livelli, anche mediante misure preventive quali la riduzione della velocità e il controllo dei consumi. Nel recepire gli obiettivi dell'IMO in materia di intensità di carbonio, essa affida al noleggiatore un ruolo attivo di collaborazione con l'armatore, sancendo così l'assoluta preminenza della protezione dell'ambiente, che da elemento accessorio diviene principio strutturale del contratto stesso.

Tuttavia, sebbene parte della dottrina internazionale tenda a circoscrivere la portata della CII Clause¹¹², alla luce delle argomentazioni prospettate deve ritenersi che la sua logica si estenda necessariamente anche alle richiamate clausole EEXI, ETS e FuelEU poiché è proprio dal loro insieme che emerge un sottosistema normativo in cui la tutela ambientale, in coerenza con il *Common Concern of Humankind*, si impone come cardine strutturale del contratto di noleggio.

¹¹² Al riguardo si rimanda a Rebelo op.cit. dalla cui teoria tuttavia, ci si distanzia nella misura in cui, a parere di chi scrive sono le clausole prese in esame nel loro insieme, e non singolarmente, a delineare una nuova obbligazione climaticamente determinata. Ovvero che non determina obblighi meramente positivi o negativi bensì oneri imposti per un obiettivo normativo esterno, ossia la tutela del clima.

Abstract

Il settore del trasporto marittimo, centrale rispetto al commercio internazionale, si trova ad affrontare l'esigenza di dover agire proattivamente nei confronti della transizione ecologica. A tal proposito, l'Organizzazione Marittima Internazionale, con il contributo parallelo dell'Unione Europea, ha ampiamente delineato un quadro normativo per una transizione eco-compatibile. Tali normative ambientali dovranno essere, gioco-forza, incorporate nei contratti principali di settore, tra cui rivestono particolare rilevanza i cosiddetti *charterparties* che disciplinano gli interessi commerciali dell'armatore e del noleggiatore. A tal proposito, le misure proposte intendono regolare l'efficienza progettuale e operativa delle navi, presentando numerose sfide non solo commerciali bensì anche giuridiche per le parti del contratto. Tuttavia, tali misure introducono anche, e soprattutto, cambiamenti di natura sostanziale ai contratti in questione, ridefinendo il modo in cui le parti negoziano il loro reciproco rapporto. Tali misure trasformano dunque il contratto di noleggio in uno strumento non solo economico, ma anche ambientale, dove l'armatore e il noleggiatore non sono più soltanto controparti contrattuali, ma partner nella transizione ecologica.

The maritime transport sector, which is central to the international trade, is facing the need to act proactively towards the ecological transition. In this regard, the International Maritime Organization, with the parallel contribution of the European Union, has extensively outlined a regulatory framework for an environmentally friendly transition. These environmental regulations will have to be incorporated into the main contracts of the maritime transport sector, among which the charterparties, governing the commercial interests of shipowners and charterers, are of particular relevance. In this regard, the proposed measures aim to regulate the design and operational efficiency of ships, presenting, for the parties of the contract, numerous challenges, not only commercial but also legal. However, these measures introduce also, and above all, substantial changes to the contracts under consideration, redefining the way in which the parties negotiate their relationship with each other. These measures therefore transform the chartering contract not only into an economic tool, but also an environmental one, where shipowners and charterers are no longer just contractual counterparties, but partners in the ecological transition.