

LE CONSEGUENZE SULLE NAVI COMMERCIALI COINVOLTE IN OPERAZIONI DI SOCCORSO IN MARE:

RIPARTIZIONE DEI COSTI E DEI RISCHI

MARCO **MANZONE**



Le conseguenze sulle navi commerciali coinvolte in operazioni di soccorso in mare:
ripartizione dei costi e dei rischi

The consequences on commercial ships involved in rescue operations at sea:
costs and risks allocation

MARCO MANZONE

Avvocato in Genova, specializzato in diritto marittimo.

ABSTRACT

Il soccorso in mare prestato dalla nave Maersk Etienne nel mese di settembre del 2020 e le conseguenti difficoltà legate allo sbarco delle persone salvate hanno evidenziato come un patologico ritardo nell'assegnazione di un *place of safety* da parte degli stati sovrani, coinvolti nel coordinato delle operazioni di *search and rescue*, possa gravare in maniera indiscriminata sull'armamento commerciale coinvolto in tali operazioni. Questo scritto analizza le conseguenze di carattere economico, assicurativo e giuridico nascenti dal soccorso in mare di persone in stato di pericolo compiuto da navi commerciali.

The rescue operation carried out by m/t "Maersk Etienne" in September 2020 together with the ensuing difficulties in disembarking the rescued persons highlighted how a pathological delay by sovereign states, involved in the coordination of the search and rescue operations, in providing a "place of safety", may indiscriminately burden commercial shipping involved in such operations. This paper analyses the economic, insurance and legal consequences arising from sea rescue of people in distress carried out by commercial ships.

KEYWORDS

Soccorso in mare; persone in pericolo: Navi commerciali; Ritardo

Sea Rescue; peoples in distress; commercial ships; delay

Le conseguenze sulle navi commerciali coinvolte in operazioni di soccorso in mare: ripartizione dei costi e dei rischi

MARCO MANZONE

1. *L'obbligo di prestare soccorso in mare gravante sulle navi commerciali: excursus sulle norme internazionali e sulle norme del codice della navigazione* – 2. *La deviazione dalla rotta originaria* – 3. *Costi e spese derivanti dal soccorso in mare e copertura assicurativa P&I* – 4. *Il danno da ritardo* – 5. *Eventuale azione di rimborso nei confronti dello Stato* – 6. *Conclusioni*.

1. *L'obbligo di prestare soccorso in mare gravante sulle navi commerciali: excursus sulle norme internazionali e sulle norme del codice della navigazione*

È universalmente riconosciuto che tra la gente di mare esiste da sempre la buona pratica di soccorrere le persone che si trovano in stato di pericolo. Tale pratica, che nasce dal naturale sentimento umano di prestare aiuto alle persone estranee in difficoltà, nonché dall'interesse comune di coloro che si trovano esposti ai pericoli del mare¹, è divenuta norma internazionale consuetudinaria nel momento in cui dovere morale e prassi marinaresca di soccorrere le persone in pericolo in mare si sono trasformate in precetto giuridico².

All'inizio del ventesimo secolo tale principio è stato codificato in alcune convenzioni internazionali di diritto marittimo³: la Convenzione di Bruxelles del 1910 *per l'unificazione di alcune regole in materia di assistenza e salvataggio in mare*⁴ (di seguito la "Convenzione del 1910 sul soccorso"), la Convenzione di Bruxelles del 1910 *per l'unificazione di alcune regole in materia di urto fra navi*⁵ (di seguito la "Convenzione del 1910 sull'urto"), nonché la *Convenzione per la salvaguardia della vita umana in mare* del 1914 (di seguito "Convenzione SOLAS")⁶.

La Convenzione del 1910 sul soccorso introduce due principi cardine in tema di soccorso di persone in stato di pericolo che verranno poi riproposti nelle successive convenzioni internazionali marittime aventi ad oggetto il soccorso e comunque la sicurezza della navigazione: (i) l'obbligo del comandante di prestare soccorso alle persone in pericolo⁷ e (ii) la gratuità di tale

¹ Si veda al riguardo: ATTARD 2020, 18 ss.

² Così si esprime MAGI 2020, 699.

³ Si veda al riguardo: EHRENREICH, MALTZMAN 2015, 1267 ss.

⁴ Tale Convenzione è stata approvata e resa esecutiva in Italia con legge 12 giugno 1913 n. 606, tuttavia essa non è più applicabile in virtù dell'entrata in vigore, avvenuta in data 14 luglio 1996, della Convenzione *Salvage* del 1989 (International Convention on Salvage, Londra, 28 aprile 1989, 1953 UNTS 165, resa esecutiva in Italia con legge 12 aprile 1995 n. 129) (di seguito la "Convenzione *Salvage*").

⁵ La Convenzione del 1910 sull'urto è stata resa esecutiva in Italia con legge 12 giugno 1913 n.606.

⁶ La prima edizione della Convenzione SOLAS (mai entrata in vigore a causa dello scoppio della Prima guerra mondiale) è stata sostituita dalle successive edizioni del 1929, 1948 e 1960. Attualmente è in vigore l'edizione del 1974 (*International Convention for the Safety of Life at Sea*, Londra, 1 novembre 1974, 1184 UNTS 3), insieme al suo Protocollo del 1978, sostituito nel 1988. In Italia, la Convenzione SOLAS è stata resa esecutiva con legge 23 maggio 1980 n. 313 e con la successiva legge 4 giugno 1982 n. 438.

⁷ Così recita l'articolo 11 della Convenzione del 1910 sul soccorso: «Every master is bound, so far as he can do so without serious danger to his vessel, her crew and her passenger, to render assistance to everybody, even though an enemy, found at sea in danger of being lost. The Owner of a vessel incurs no liability by reason of contravention of the above provision».

azione di soccorso finalizzata solamente a salvare vite umane (fatte salve le eventuali norme nazionali in materia)⁸. Anche la Convenzione del 1910 sull'urto codifica l'obbligo del comandante di prestare soccorso per salvare vite umane, utilizzando parole molto simili alla Convenzione del 1910 sul soccorso⁹.

A pochi anni di distanza, nel 1914, la prima Convenzione SOLAS conferma l'obbligo del comandante di prestare soccorso a favore delle persone in stato di pericolo¹⁰.

L'obbligo in capo al comandante di prestare soccorso alle persone in pericolo di perdersi è stato quindi inserito nella Convenzione sull'alto mare firmata a Ginevra nel 1958¹¹, ripercorrendo le direttrici delle Convenzioni del 1910 sul soccorso e sull'urto, imponendo tuttavia degli obblighi anche agli stati costieri e segnando il passo alla più moderna codificazione internazionale¹².

Il principio è adesso codificato nelle seguenti convenzioni internazionali in vigore: l'attuale edizione della Convenzione SOLAS¹³, la Convenzione di Montego Bay del 1982 sul diritto del mare (di seguito ("Convenzione UNCLOS"))¹⁴ e la Convenzione sulla ricerca e il salvataggio marittimo adottata ad Amburgo nel 1979 (di seguito la "Convenzione SAR")¹⁵. Le convenzioni UNCLOS e SAR non si rivolgono direttamente al comandante, ma agli Stati contraenti e richiedono espressamente che l'assistenza sia prestata a qualsiasi persona indipendentemente dalla sua nazionalità e dal suo stato¹⁶.

Infine, la Convenzione *Salvage* del 1989¹⁷, che ha sostituito la Convenzione del 1910 sul soccorso, riproduce l'obbligo imposto direttamente al comandante di rendere assistenza in caso di persone in pericolo di perdersi in mare.

Per quanto riguarda la normativa interna italiana, l'articolo 490 del codice della navigazione ha introdotto l'obbligo del comandante sia di prestare soccorso (più precisamente obbligo di salvataggio) a favore delle persone che si trovano a bordo di navi incapaci di manovrare, sia a favo-

⁸ Il primo paragrafo dell'articolo 9 della Convenzione del 1910 sul soccorso indica che «*No remuneration is due from the persons whose lives are saved, but nothing in this Article shall affect the provisions of the national laws on this subject*». Sul dibattito sorto tra gli Stati firmatari intorno alla genesi di tale principio di gratuità si veda: ATTARD 2020, 22.

⁹ Il primo paragrafo dell'articolo 8 di detta convenzione indica infatti che «*After a collision, the master of each of the vessels in collision is bound, so far as he can do without serious danger to his vessel, her crew and her passenger, to render assistance to the other vessel, her crew and her passenger*».

¹⁰ Così recita l'articolo 37 del Chapter V: «*Every master of a ship, who receives a call for assistance from a vessel in distress is bound to proceed to the assistance of the persons in distress*». Il testo della Convenzione SOLAS del 1914 è consultabile al seguente link: <http://archive.org/details/textofconventionoointe/page/n85/mode/2up?view=theater> (ultimo accesso in data 24 aprile 2021).

¹¹ *Convention on the High Seas*, Ginevra, 29 aprile 1958, 450 UNTS 11. Tale convenzione è stata resa esecutiva in Italia con legge 8 dicembre 1961 n. 1658. Tuttavia, tale convenzione è stata superata dalla successiva Convenzione di Montego Bay del 1982 sul diritto del mare di cui si dirà in seguito.

¹² Si veda al riguardo: ATTARD 2020, 36.

¹³ Cfr. nota 6. Si tratta dell'articolo 33 del Capitolo V della Convenzione SOLAS.

¹⁴ *United Nations Convention on the Law of the Sea*, Montego Bay, 10 dicembre 1982, 1833 UNTS 3. La Convenzione UNCLOS è stata resa esecutiva dall'Italia con la legge 2 dicembre 1994, n. 689. L'articolo 98 della Convenzione dispone l'obbligo di prestare soccorso in capo al comandante al suo primo paragrafo: «*Every State shall require the master of a ship flying its flag, in so far as he can do so without serious danger to the ship, the crew or the passengers: (a) to render assistance to any person found at sea in danger of being lost; (b) to proceed with all possible speed to the rescue of persons in distress, if informed of their need of assistance, in so far as such action may reasonably be expected of him; (c) after a collision, to render assistance to the other ship, its crew and its passengers and, where possible, to inform the other ship of the name of his own ship, its port of registry and the nearest port at which it will call*».

¹⁵ *International Convention on Maritime Search and Rescue*, Amburgo, 27 aprile 1979, 1405 UNTS 109. La Convenzione SAR è stata resa esecutiva in Italia con legge 3 aprile 1989. Si tratta del Capitolo 2 Paragrafo 2.1.10: «*Parties shall ensure that assistance be provided to any person in distress at sea. They shall do so regardless of the nationality or status person or the circumstances of such a in which that person is found*».

¹⁶ Si veda al riguardo: ATTARD 2020, 61.

¹⁷ Cfr. nota 4. Si tratta dell'articolo 10 della Convenzione *Salvage* del 1989.

re delle persone che siano in mare (o in acque interne) in pericolo di perdersi¹⁸. Come previsto dalla Convenzione del 1910 sul soccorso, l'obbligo di soccorso da parte del comandante non opera laddove le operazioni di soccorso possano implicare un grave rischio della nave soccorritrice, del suo equipaggio e passeggeri. Corollario di tale norma è la relativa sanzione per il mancato adempimento del dovere legale di soccorso prevista all'art. 1158 del codice della navigazione. In questo modo l'Italia ha dato attuazione a quanto stabilito all'articolo 12 della Convenzione del 1910 sul soccorso, che imponeva agli stati membri l'adozione di norme volte a sanzionare il mancato rispetto dell'obbligo di soccorso. La norma prevede la reclusione sino a due anni per il comandante che si sia reso colpevole del reato di omissione di soccorso obbligatorio, con un aggravante di pena laddove dal fatto derivi la morte o una lesione personale e, invece, una diminuzione di pena laddove il fatto sia commesso per colpa¹⁹.

Inoltre, per quanto riguarda la gratuità del soccorso di persone, l'articolo 493 del codice della navigazione, alla luce della riserva prevista dall'articolo 9 della Convenzione del 1910 sul soccorso e ribadita successivamente dall'articolo 16 della Convenzione *Salvage* del 1989, introduce nell'ordinamento italiano il principio secondo cui un compenso è dovuto in presenza di un risultato utile e quando l'ammontare dell'eventuale compenso sia coperto da assicurazione, o comunque il soccorso sia stato effettuato in occasione di operazioni di soccorso a navi²⁰. Nel caso di operazioni di soccorso a favore di migranti e rifugiati, condotte da navi commerciali, tale norma, evidentemente, non avrà alcuna applicazione pratica.

2. La deviazione dalla rotta originaria

Il diritto internazionale pattizio e le norme del codice della navigazione italiano precedentemente analizzati determinano dunque l'obbligatorietà dell'azione di soccorso volta a salvare vite umane.

La prima conseguenza per la nave commerciale impiegata in operazioni di soccorso sarà la deviazione dalla sua rotta. La nave commercialmente impiegata, infatti, dovrà deviare il suo itinerario per recarsi sul luogo dove prestare le operazioni di soccorso ed, eventualmente, condurre le persone salvate verso il cosiddetto *place of safety* stabilito. Tale deviazione va inquadrata all'interno delle relazioni contrattuali che tipicamente caratterizzano l'utilizzazione e l'esercizio commerciale della nave.

L'armatore della nave, ovvero colui che assume l'esercizio della nave²¹, instaura relazioni contrattuali inerenti all'impiego della nave. Tipicamente, tali relazioni sono costituite dal contratto di trasporto di cose, con o senza l'emissione di una polizza di carico, o da un contratto di noleggio a tempo. Il nostro ordinamento contempla due sottotipi di contratto di trasporto marittimo di cose: il contratto di trasporto di carico totale o parziale (a cui va ricondotto il *voyage charter party*, il contratto di noleggio a viaggio, caratterizzato dai formulari tipici del settore di cui si dirà in seguito) e il contratto di trasporto di cose determinate²². I soggetti coinvolti in tali relazioni

¹⁸ Il nostro ordinamento allarga le maglie del soccorso obbligatorio avendosi, ai sensi dell'art. 489 cod. nav. assistenza obbligatoria da prestare alle navi quando a bordo vi siano in pericolo persone e ciò al di là dell'obbligo di salvamento alle persone in pericolo stabilito dall'art. 490 cod. nav. Si veda al riguardo: RIGHETTI 1994, 548 ss. e CAMARDA 2006, 171 ss.

¹⁹ Anche la successiva Convenzione *Salvage* del 1989 prevede al secondo comma dell'articolo 10 che gli Stati parte possono adottare misure necessarie per fare osservare l'obbligo del salvataggio di persone.

²⁰ Si veda al riguardo: RIGHETTI 1994, 458.

²¹ L'articolo 265 del codice della navigazione così definisce l'armatore. Sulla figura dell'armatore si rimanda alla bibliografia citata da LEFEBVRE D'OVIDIO et al. 2011, 286.

²² Il contratto di trasporto di carico totale o parziale, tipico dei trasporti non di linea (cosiddetti "trump") è caratterizzato dal fatto che il trasferimento di carico totale o parziale avvenga su nave determinata, mentre il contratto di trasporto di cose determinate è tipico del settore di linea, con facoltà di sostituzione della nave designata in mancanza di

contrattuali saranno il noleggiatore della nave (se a tempo o a viaggio), oltre il caricatore e il ricevitore del carico trasportato. Nella maggior parte dei casi tali relazioni contrattuali sono regolate (in base a una scelta delle parti) dal diritto inglese e, pertanto, l'analisi che segue verrà svolta anche in base al diritto inglese.

Nel contratto di trasporto di cose²³ e nel contratto di noleggio a tempo una delle obbligazioni principali dell'armatore²⁴ consiste nell'eseguire il trasporto e/o il noleggio utilizzando l'itinerario normalmente utilizzato per coprire il viaggio o quello concordato dalle parti²⁵. Nel caso in cui l'armatore si renda inadempiente a tale obbligo (e cioè laddove effettui una *geographical deviation* dalla rotta prestabilita o normalmente utilizzata), il noleggiatore avrà la facoltà di risolvere il contratto di noleggio a viaggio (*voyage charter*)²⁶, e ciò a meno che la *deviation* non sia legittima o giustificata. Nel caso di contratto di noleggio a tempo una illegittima *geographical deviation*, normalmente, non avrà conseguenze così drastiche sul contratto, ma potrà comunque determinare un inadempimento alla obbligazione di effettuare il noleggio nel minor tempo possibile («*with the utmost despatch*»²⁷) e, soprattutto, avrà l'effetto di sospendere il pagamento del nolo, mettendo la nave "off-hire", ovvero fuori nolo (sulla disciplina del fuori nolo vedasi il successivo paragrafo 5).

La domanda che è necessario porsi è dunque se nel caso in cui il comandante modifichi il proprio itinerario di viaggio per effettuare un'operazione di soccorso, tale *deviation* possa essere considerata legittima in base al contratto di utilizzazione commerciale della nave.

In diritto inglese, nel 1880 il caso *Scaramanga v Stamp*²⁸ della Corte di Appello inglese ha stabilito che la deviazione dalla rotta effettuata per salvare la vita a persone in pericolo è una deviazione legittima e giustificata, a differenza della deviazione effettuata solamente per soccorrere una nave in pericolo di perdersi senza che vi siano persone coinvolte²⁹:

«Deviation for the purpose of saving life is protected and involves neither forfeiture of insurance nor liability to the goods owner in respect of loss which would otherwise be within the exception of "peril of the seas". (...) On the other hand, deviation for the sole purpose of saving property is not thus privileged, but entails all the usual consequences of deviation».

(queste le parole del Giudice Cockburn)

Nel 1880, prima ancora che le convenzioni internazionali, che abbiamo segnalato nel paragrafo precedente, fossero adottate e discusse dalla comunità internazionale, la giurisprudenza di *common law* inglese segnava un principio che è ancora la base, nell'ambito dei contratti di noleggio regolati dalla legge inglese, della legittimazione di una *geographical deviation* dovuta ad un'operazione di soccorso per salvare vite umane in pericolo.

A tale principio cardine stabilito dalla corte di appello di inglese si affiancano oggi specifiche clausole contrattuali (cosiddette *liberties clauses*) previste dai maggiori formulari dei contratti di

pattuizione contraria. Si veda al riguardo ZUNARELLI, COMENALE PINTO 2016, 413 ss. e la dottrina ivi riferita.

²³ Questo lavoro si occupa delle navi commerciali dedicate al trasporto marittimo di cose e non tratta il trasporto marittimo di persone.

²⁴ Nel contratto di trasporto di cose, regolato da polizza di carico, il soggetto che assume l'obbligo del trasporto e di riconsegna *vis a vis* il caricatore della merce è il vettore marittimo. L'armatore può coincidere con il vettore marittimo ma ciò non sempre avviene e, anzi, l'identificazione del vettore da parte degli interessati al carico è spesso fonte di difficoltà. Si veda al riguardo, ZUNARELLI, COMENALE PINTO 2016, 438-439.

²⁵ Nell'ambito di un contratto di noleggio a tempo, le parti normalmente non concordano una rotta specifica, essendo onere dell'armatore coprire nel minor tempo possibile le istruzioni di viaggio fornite dal noleggiatore. Nel contratto di trasporto è invece possibile che le parti abbiano espressamente stipulato la rotta da seguire.

²⁶ Così BOYD (eds.) 2008, 233: «An Owner whose ship without justification deviates thereby commits a fundamental breach of his contract of carriage».

²⁷ Vedasi al riguardo COGHLIN et al, 2014, capitolo 28.

²⁸ *Scaramanga v Stamp* (1880) 5 C.P.D. 295 (CA).

²⁹ Si veda BOYD (eds.) 2008, 232.

noleggio, tutti regolati dal diritto inglese, volte a ribadire anche attraverso la volontà delle parti la legittimazione di una *deviation* dall'itinerario previsto, implicitamente o esplicitamente, in base al contratto di noleggio.

Nell'ambito del contratto di noleggio a viaggio, il formulario Gencon³⁰ (nella sua attuale edizione del 1994) indica espressamente, alla clausola 3 che «*The Vessel has liberty to call at any port or ports in any order, for any purpose, to sail without pilots, to tow and/or assist Vessels in all situations, and also to deviate for the purpose of saving life and/or property*».

Sempre nell'ambito dei formulari di noleggio a viaggio, si segnala anche il formulario Amwelsh³¹ (del 1993), che alla clausola 20 così recita: «*Should the Vessel deviate to save or attempt to save life or property at sea, or make any reasonable deviation, the said deviation shall not be deemed to be an infringement or breach of this Charter Party, and the Owners shall not be liable for any loss or damage resulting therefrom (...)*».

Passando ai più comuni formulari di contratti di noleggio a tempo, anche il NYPE 2015³² contiene una liberty clause dello stesso tenore di quelle sopra analizzate. L'articolo 22 stabilisce infatti che «*The Vessel shall have the liberty to sail with or without pilots, to tow and be towed, to assist vessels in distress, and to deviate for the purpose of saving life and property*».

Dall'analisi delle clausole sopra evidenziate sembra chiaro l'intento di chi ha preparato tali formulari: da un lato ribadire, in maniera espressa, il principio stabilito dal caso *Scaramanga v Stamp* e, dall'altro lato, ampliare tale principio rendendo legittima la *deviation* effettuata anche per operazioni di soccorso relative esclusivamente a “*property*”, che non coinvolgono persone in situazioni di pericolo.

Inoltre, va anche ricordato che la Convenzione per l'unificazione di alcune regole relative alla polizza di carico, firmata a Bruxelles il 24 agosto 1924, come emendata dal protocollo firmato a Bruxelles il 23 febbraio 1968 e dal protocollo firmato a Bruxelles il 21 dicembre 1979³³, si applica ai trasporti di merci in cui viene emessa una polizza di carico e la cui disciplina è altresì spesso richiamata all'interno dei contratti di noleggio a tempo o viaggio, rendendola quindi applicabile anche ai rapporti tra noleggiatore e noleggiante, indica espressamente al suo articolo IV paragrafo 4 che «*Any deviation in saving or attempting to save life or property at sea or any reasonable deviation shall not be deemed to be an infringement or breach of these Rules or of the contract of carriage, and the carrier shall not be liable for any loss or damage resulting therefrom*».

Ai sensi della predetta norma, la responsabilità del vettore non potrà essere invocata nel caso di una *deviation* effettuata al fine di salvare vite umane. Pertanto, tale *deviation* sarà considerata un evento esonerativo della responsabilità del vettore in caso di perdita o danni alle merci trasportate³⁴.

Inoltre, la *deviation*, se irragionevole e illegittima, ha anche l'effetto di escludere la copertura assicurativa per la responsabilità dell'armatore nei confronti dei terzi, rischio tipicamente coperto in quest'ambito dalle assicurazioni di carattere mutualistico offerte dai cosiddetti *Protection &*

³⁰ Il testo del Formulario Gencon 1994 è consultabile sulla pagina web della *The Baltic and International Maritime Council* (più comunemente “BIMCO”), <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/gencon-1994> (ultimo accesso in data 25 aprile 2021).

³¹ Il testo del Formulario Amwelsh 1993 è consultabile sulla pagina web della BIMCO, al seguente: <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/amwelsh-93> indirizzo (ultimo accesso in data 25 aprile 2021).

³² Il testo del formulario NYPE 2015 è consultabile sulla pagina web della Bimco al seguente indirizzo: <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/nype-2015#> (ultimo accesso in data 25 aprile 2021).

³³ La Convenzione, modificata dai suoi protocolli, anche conosciuta come “Regole dell’Aja-Visby”, è stata ratificata in Italia con Legge 19 luglio 1929 n. 1638 per quanto riguarda l’originario testo e con leggi 12 giugno 1984 n. 243 e 244 in relazione alle integrazioni di cui ai Protocolli del 1968 e 1979.

³⁴ Si veda al riguardo: CARBONE 2010, 360 ss.

Indemnity Clubs (in seguito anche “P&I Clubs”). Anche in questo caso la *deviation* effettuata per salvare vite umane è permessa all’interno della copertura assicurativa P&I³⁵.

Alla luce di quanto sopra esposto, appare evidente che la deviazione della rotta (inadempimento tipico dell’armatore nell’ambito dei contratti di noleggio o di trasporto di merce), se effettuata per lo scopo di salvare vite umane, sarà sempre considerata ragionevole ed esonerativa da responsabilità per perdita e danni alla merce trasportata e ciò in base ad un adempimento imposto da un obbligo di legge, in base al principio di *common law* stabilito dal caso Scaramanga e spesso dalle *liberties clauses* negoziate dalle parti.

Tuttavia, la *deviation* dalla rotta, che, come abbiamo visto, sarà considerata ragionevole e contrattualmente legittima se effettuata per salvare vite umane in pericolo, non esaurirà le conseguenze di carattere economico e giuridico derivanti dalle operazioni di soccorso. L’armatore coinvolto dovrà infatti sostenere delle spese e dei costi e dovrà quindi affrontare il tema della durata di tali operazioni e di eventuali danni da ritardo.

3. Costi e spese derivanti dal soccorso in mare e copertura assicurativa P&I

L’analisi dei costi e delle spese durante le operazioni di soccorso in mare non può prescindere da un’analisi delle polizze assicurative P&I. I P&I Club sono delle assicurazioni di tipo mutualistico che forniscono servizi assicurativi volti a tenere indenni i loro assicurati (armatori e noleggiatori) da eventuali responsabilità verso terzi derivanti dall’uso delle navi. Nell’ambito assicurativo marittimo, tale tipo di assicurazione si differenzia dall’assicurazione cosiddetta corpo e macchina che viene accesa da parte dell’armatore proprietario a copertura dei danni che possa subire la nave stessa.

Infatti, le polizze mutualistiche P&I³⁶ prevedono che alcuni costi direttamente derivanti dalle operazioni di soccorso siano oggetto di copertura da parte dell’assicuratore. Le principali compagnie assicurative di tipo *Protection & Indemnity* sono tredici e insieme fanno parte del cosiddetto *International Group of P&I Clubs*. Queste sono: *American Steamship Owners Mutual Protection and Indemnity Association*, *The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited*, *Gard P&I*, *The Japan Ship Owners' Mutual Protection & Indemnity Association*, *The London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Limited*, *The North of England Protecting & Indemnity Association Limited*, *The Shipowners' Mutual Protection & Indemnity Association*, *Assuranceforeningen Skuld*, *The Standard Club Ltd*, *The Steamship Mutual Underwriting Association*, *The Swedish Club*, *United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association Ltd* ed, infine, *The West of England Ship Owners Mutual Insurance Association*.

Alcune polizze P&I (che in gergo sono chiamate “Rules”, proprio a causa del carattere mutualistico di queste assicurazioni) prevedono in maniera generica che le spese incorse esclusivamente a causa delle operazioni di soccorso in mare per salvare vite umane o per sbarcare “*refugees*” siano risarcibili da parte della compagnia assicuratrice³⁷; altre polizze P&I indicano invece espressamente quali spese possano essere oggetto di risarcimento da parte della compagnia³⁸. Normalmente, le

³⁵ Si veda al riguardo la circolare dello *Standard P&I Club*: <https://www.standard-club.com/media/2104876/deviation-expenses-for-landing-sick-injured.pdf> (ultimo accesso in data 25 aprile 2021).

³⁶ Abbiamo già accennato nel paragrafo 3 ai P&I Clubs.

³⁷ Vedasi, tra le altre, Section 12 delle Rules dell’*American Club P&I*: <https://www.american-club.com/page/rules> (ultimo accesso in data 25 aprile 2021); Rule 32 delle P&I Rules del *Gard P&I* https://www.gard.no/Content/3117106/GardRules_2021_Web.pdf; Articolo 21(3) delle Rules del *Japan P&I* https://www.piclub.or.jp/attachment/insurance_guidebooks/Rules%202021.pdf.

³⁸ Vedasi, tra le altre, l’articolo 19(6) delle Rules del *Britannia P&I* <https://britanniapandi.com/wp-content/uploads/2021/02/Britannia-Rules-2021-Class-3-PI.pdf> (ultimo accesso in data 25 aprile 2021); Articolo 9.7 e 9.9 delle Rules del *London P&I* <https://www.londonpandi.com/documents/pi-rules-202122/>; articolo 19(6) e 19(8) delle Rules del *North of England P&I* <https://north-live.s3.eu-west-2.amazonaws.com/wp-content/uploads/2021/02/16143555/Rule-Books-PI-Rules-2021-22.pdf>; articolo 11 delle Rules dello *Skuld P&I*; Articolo 3.4 delle Rules dello

spese e i costi sostenuti dall'armatore che potranno essere risarciti attraverso la copertura assicurativa P&I sono i seguenti: le spese portuali sostenute nel porto di approdo a seguito dell'operazione di soccorso, il costo del combustibile aggiuntivo sostenuto durante la deviazione della rotta, le spese assicurative di carattere supplementare, gli adeguamenti salariali dell'equipaggio, le provviste di bordo impiegate per fornire viveri alle persone in pericolo soccorse, le spese mediche sostenute a favore delle persone soccorse nonché a favore dei membri dell'equipaggio.

A titolo di esempio, si riporta espressamente la clausola 3.4 delle Regole della polizza *Protection & Indemnity* dello *Standard Club*, che elenca sia le singole tipologie di spese sostenute che potranno essere oggetto di rimborso, sia le circostanze in base alle quali tali spese possono essere rimborsate:

«Port and other charges solely incurred for the purpose of landing stowaways or refugees or others saved at sea or, with the agreement of the managers, a deceased person, or landing or securing the necessary treatment for an injured or sicked person, other than crew, including the net loss to the members in respect of fuel, insurance, wages, stores and provisions incurred for such purpose».

Dall'analisi di tale clausola emerge che le spese che potranno essere rimborsate da parte della compagnia assicuratrice saranno solamente quelle elencate e sostenute in relazione allo scopo di sbarcare le persone soccorse. Ciò significa per esempio, che se il porto di sbarco successivo all'operazione di soccorso dovesse coincidere con il porto verso cui la nave era in ogni caso diretta, allora potranno essere rimborsate solamente quelle spese portuali sostenute per lo sbarco delle persone soccorse, ma non quelle che sarebbero state comunque incorse in virtù dell'approdo (per esempio le spese dei piloti, rimorchiatori e degli ormeggiatori del porto). Inoltre, potranno essere oggetto di rimborso solamente la quota parte delle spese che non sarebbero state sostenute se non per effetto della deviazione dovuta all'operazione di soccorso: infatti, utilizzando come esempio le spese di combustibile, nel caso di una nave impiegata in una rotta dal punto A verso C, con deviazione verso il punto B, saranno rimborsate le spese del combustibile utilizzato per recarsi dal punto A verso il punto B e da questi verso l'originaria destinazione, e cioè il punto C, ma dovrà essere comunque dedotto il costo del combustibile della rotta originaria, ovvero da A verso C, che sarebbe stato consumato se la deviazione non fosse avvenuta³⁹.

Normalmente, tali spese saranno sostenute dall'armatore e saranno quindi rimborsate all'armatore dal suo assicuratore P&I. Tuttavia, può darsi il caso che talune di queste spese siano sostenute invece da altro soggetto, ovvero dal noleggiatore della nave, a cui, per esempio, nell'ambito del contratto di noleggio a tempo incombono le spese per il combustibile. Anche i noleggiatori a tempo o a viaggio stipulano polizze assicurative del tipo *Protection & Indemnity* e pertanto sarà necessario verificare nel caso concreto se la spesa che potrà essere oggetto di rimborso da parte dell'assicuratore P&I sia stata nel concreto sostenuta dall'armatore o dal noleggiatore (a tempo o a viaggio).

4. Il danno da ritardo

Le polizze assicurative nell'ambito marittimo del tipo *Protection & Indemnity* non coprono i danni da ritardo e in generale i danni da perdita di profitto⁴⁰.

Standard P&I <https://www.standard-club.com/media/3256558/pi-rules.pdf>; section 5 delle Rules del West of England P&I Club <https://www.westpandi.com/resources/?Subject=&Type=Rules>.

³⁹ Si veda al riguardo la circolare pubblicata dallo Standard P&I Club nell'Aprile 2015 e consultabile al seguente indirizzo: <https://www.standard-club.com/media/2104876/deviation-expenses-for-landing-sick-injured.pdf> (ultimo accesso in data 24 aprile 2021).

⁴⁰ Si vadano per esempio le regole di copertura del *P&I Club* norvegese Gard (sopra citate alla nota 37) che alla regola 32, la quale disciplina gli indennizzi a favore dell'assicurato in caso di passeggeri clandestini, rifugiati e persone soccorse in mar-

È noto come il tempo nel commercio marittimo rappresenti l'elemento principale per armatori e noleggiatori di navi. Qualsiasi valutazione finanziaria relativa all'impiego di una nave è basata sui costi operativi giornalieri della nave e ciò implica che ogni giorno perso per un armatore comporti una perdita economica. Tale assioma può essere compreso analizzando il contratto di noleggio a tempo. In base a tale contratto l'armatore di una nave concede la disponibilità commerciale della nave a un soggetto, il noleggiatore, dietro il pagamento di un corrispettivo, il nolo, conteggiato in base a un valore giornaliero. In diritto inglese, che disciplina la quasi totalità di questi contratti, l'obbligazione di pagamento del nolo giornaliero da parte del noleggiatore è un'obbligazione assoluta⁴¹: il noleggiatore sarà infatti obbligato a pagare il nolo durante il periodo contrattuale sempre, a meno che tale obbligazione non sia sospesa temporaneamente alla luce di una espressa pattuizione contrattuale, la cosiddetta clausola di fuori nolo o più comunemente nota, in lingua inglese, come clausola "off-hire"⁴².

Tutti i formulari di noleggio a tempo contengono clausole *off-hire* e, sebbene diverse nel contenuto, con un certo grado di approssimazione, si può affermare che la costruzione delle stesse sarà spesso la seguente: una casistica dettagliata di eventi che impediscono la "lavorabilità" della nave ("*the full working of the vessel*") accompagnata da una clausola finale cosiddetta "*sweep-up*" che amplia tale casistica ("*any other cause*")⁴³, che determina la sospensione dell'obbligazione di pagamento del nolo per il tempo dell'impedimento.

Fatta questa premessa, appare necessario verificare se in caso di deviazione della nave dalla rotta originaria per effettuare un'operazione di soccorso in mare a persone in pericolo, che, come abbiamo visto, risulta essere legittima in base a un contratto di noleggio a tempo, la nave possa essere considerata "*on-hire*", ovvero il noleggiatore sia obbligato a pagare il nolo all'armatore, oppure venga considerata "*off-hire*", e cioè il pagamento del nolo sia sospeso durante l'operazione di soccorso. Al fine di determinare se l'armatore potrà continuare a pretendere il pagamento del nolo, sebbene impegnato a compiere un'operazione di soccorso, sarà dunque necessario interpretare tali clausole e verificare se la deviazione per soccorrere persone in pericolo possa essere legittimare la sospensione del pagamento del nolo⁴⁴.

L'ultima edizione del *NYPE Form* (uno dei principali formulari per i contratti di noleggio a tempo, edito dalla Bimco), pubblicata nel 2015⁴⁵, alla clausola 17 contiene la disciplina dell'*off-hire* e in particolare così dispone:

«In the event of loss of time from deficiency and/or default and/or strike of officers or ratings, or deficiency of stores, fire, breakdown of, or damage to hull, machinery or equipment, grounding, detention by the arrest of the Vessel, (unless such arrest is caused by events for which the Charterers, their

re, indicano espressamente che «*This cover does not include consequential loss of profit or depreciation*».

⁴¹ Si veda BOYD (eds.) 2008, 214.

⁴² Sulla clausola di *off-hire* si veda nella dottrina italiana TULLIO 2006, 95 ss.; nonché RIGHETTI 1990, 484 ss. Invece, nella dottrina inglese, si veda BOYD (eds.) 2008, 322 ss.

⁴³ Le cosiddette previsioni "*sweep up*" sono normalmente circoscritte alle tipologie di eventi indicati. Tuttavia, l'aggiunta della parola "*whatsoever*" nella clausola "*off-hire*" consentirà l'applicazione della clausola di *off-hire* a qualsiasi circostanza capace di impedire la lavorabilità della nave, sia essa estranea alla nave o dovuta a impedimenti della nave stessa (vedasi al riguardo il caso *Belcore Maritime Corp. v. Flli Moretti Cereali S.p.A. (Mastro Giorgis)* [1983] 2 Lloyd's Rep. 66).

⁴⁴ Si veda al riguardo KILPATRICK 2018, 418 ss. L'Autore analizza i principali precedenti inglesi e americani che hanno specificatamente affrontato le controversie nascenti tra armatore e noleggiatore in materia di *off-hire* in caso di soccorso di migranti in mare, evidenziando come i risultati interpretativi dipendano dalla formulazione della clausola di *off-hire* adottata dalle parti e come spesso le interpretazioni non siano facili. A tale scopo, l'Autore suggerisce l'adozione di clausole contrattuali standardizzate che possano risolvere, in maniera equa, la distribuzione del rischio tra armatore e noleggiatore in caso di navi impiegate in operazioni di soccorso a persone in pericolo che si prolunghino eccessivamente, richiamando quanto fatto dalla comunità marittima commerciale nell'ambito della pirateria con la *Bimco Piracy Clause*.

⁴⁵ Cfr., *supra*, nota 32.

sub-charterers, servants, agents or sub-contractors are responsible), or detention by Port State control or other competent authority for Vessel deficiencies, or detention by average accidents to the Vessel or cargo, unless resulting from inherent vice, quality or defect of the cargo, drydocking for the purpose of examination, cleaning and/or painting of underwater parts and/or repair, or by any other similar cause preventing the full working of the Vessel, the payment of hire and overtime, if any, shall cease for the time thereby lost. Should the Vessel deviate or put back during a voyage, contrary to the orders or directions of the Charterers, for any reason other than accident to the cargo or where permitted in Clause 22 (Liberties) hereunder, the hire to be suspended from the time of her deviating or putting back until she is again in the same or equidistant position from the destination and the voyage resumed therefrom [...]».

Tale clausola enumera le circostanze in base alle quali il pagamento del nolo viene sospeso. Si tratta di circostanze indicate in maniera specifica, accompagnate da una formula di chiusura che raccoglie tutte quelle simili circostanze tali da impedire la piena operatività della nave (“*or by any other similar cause preventing the full working of the Vessel*”). Tuttavia, tale clausola non si limita a enunciare gli eventi di *off-hire*, accompagnandoli da una previsione del tipo “*sweep-up*”, ma contiene anche un espresso riferimento alla deviazione dalla rotta effettuata in base a una “*liberty clause*” (che, come già detto legittima la deviazione dalla rotta in caso di soccorso in mare a persone in pericolo), facendo espressamente salva l’applicazione del nolo in tali casi. Pertanto, l’espresso richiamo alla “*liberty clause*” nella clausola di fuori nolo protegge l’armatore escludendo che una deviazione per soccorrere persone in pericolo possa determinare la sospensione dell’obbligazione del pagamento del nolo gravante sul noleggiatore⁴⁶.

Il noleggiatore potrebbe ottenere l’effetto opposto includendo, invece, in maniera espressa, anche le deviazioni per salvare vite umane tra gli eventi di fuori nolo. In questo caso, il nolo sarebbe sospeso per il periodo di tempo in cui la sua nave risulta impegnata nel compiere le operazioni di soccorso e, a meno che l’armatore della nave non abbia stipulato una specifica copertura assicurativa al riguardo⁴⁷, quest’ultimo dovrebbe unicamente sperare che le operazioni di soccorso (che lo ribadiamo dovranno essere tali da impedire la lavorabilità della nave in base al noleggio) si concludano nel minor tempo possibile.

Il formulario Shelltime 4⁴⁸ adotta invece un atteggiamento di compromesso. La clausola 25 recita infatti: «[...]all loss of time and all expenses (excluding any damage to or loss of the vessel or tortious liabilities to third parties) incurred in saving or attempting to save life or in successful or unsuccessful attempts at salvage shall be borne equally by Owners and Charterers [...]».

In base a tale clausola il tempo perso durante lo svolgimento di un soccorso di vite umane sarà equamente distribuito tra armatore e noleggiatore. Tale approccio sembra la soluzione preferibile ponendo a carico di entrambe le parti le conseguenze economiche (anche in tema di perdita di tempo) del soccorso. Sia il noleggiatore sia l’armatore, in quanto soggetti partecipanti alla spedizione marittima dovrebbero equamente sopportare tale rischio. Tuttavia, la presenza di una clausola più o meno favorevole a una parte rispetto che all’altra dipenderà dalla forza negoziale delle parti.

Come sopra indicato, l’analisi precedente è stata condotta in base al diritto inglese, essendo questo il diritto ormai applicato convenzionalmente dalle parti nell’ambito di quasi tutti i contratti di noleggio a tempo. Il diritto italiano nell’ambito dei noleggi a tempo ha pertanto un’applicazione ormai estremamente limitata. Merita comunque un accenno la norma contenuta nel

⁴⁶ KILPATRICK 2018, 435.

⁴⁷ Si tratta della polizza “*loss of hire insurance*” stipulata per coprire le perdite di nolo proprio nel caso in cui la nave si trovi “*off-hire*”, vedasi al riguardo FERRARINI 1991, 94.

⁴⁸ Si tratta del formulario di noleggio a tempo redatto dalla compagnia petrolifera Shell, frequentemente utilizzato nel noleggio di navi chimichiere. Il formulario è stato pubblicato per la prima volta nel dicembre 1984 e l’ultima modifica risale al dicembre 2003.

codice della navigazione che disciplina espressamente l'impedimento temporaneo del pagamento del nolo a tempo. L'articolo 391 del codice della navigazione recita:

«Il nolo a tempo non è dovuto per il periodo durante il quale non si è potuto utilizzare la nave per causa non imputabile al noleggiatore. Tuttavia, in caso di rilascio per fortuna di mare o per accidente subito dal carico, ovvero per provvedimento di autorità nazionale o straniera, durante il tempo dell'impedimento, ad eccezione di quello in cui la nave è sottoposta a riparazione, è dovuto il nolo al netto delle spese risparmiate dal noleggiante per l'inutilizzazione della nave».

Il sistema adottato dal legislatore italiano⁴⁹ prevede un esonero dal pagamento del nolo nel caso in cui la nave non sia utilizzabile per il fine stabilito dalle parti nel contratto di utilizzazione in questione, prevedendo una serie di eccezioni e di contro eccezioni. Tra le eccezioni figura il provvedimento di autorità nazionale e straniera che avrà dunque l'effetto di rendere il nolo comunque pagabile durante l'impedimento, al netto delle spese risparmiate dall'armatore. Pertanto, in caso di soccorso in mare per provvedimento dell'autorità (e quindi nei casi di operazioni “*search and rescue*” dirette da un'autorità marittima), in base a tale norma, il nolo continuerà ad essere dovuto.

Nell'ambito di un contratto di noleggio a viaggio, invece, dove il nolo è una somma fissa calcolata tenendo in considerazione la distanza geografica, la rotta e una stima del tempo che verrà impiegato per completare il viaggio oggetto del contratto, il rischio che le operazioni di soccorso si protraggano nel tempo graverà in capo al noleggiante/armatore, il quale, sebbene legittimato a effettuare una deviazione della rotta⁵⁰, non potrà pretendere un aumento del nolo pattuito, rimanendo pertanto esposto per i costi di mantenimento giornaliero della nave che potrebbero protrarsi per un tempo maggiore rispetto a quello stimato nel calcolo del nolo a viaggio⁵¹. Il noleggiatore, dall'altro lato, non vedrà aumentare il costo del nolo, ma subirà le conseguenze del ritardato arrivo della merce trasportata a destino.

In caso di trasporto marittimo di cose con emissione di polizza di carico, invece, come accennato al § 3, l'armatore dovrebbe potere invocare l'esenzione di responsabilità di cui all'articolo IV paragrafo 4 delle Regole dell'Aja-Visby, se applicabili⁵². Il ritardato arrivo della merce a destino dovrebbe pertanto ricadere su caricatore e/o ricevitore della merce.

In caso di patologico e anomalo ritardo delle operazioni di soccorso di persone in pericolo in mare, caso frequente in questo preciso momento storico e politico nel Canale di Sicilia, le conseguenze economiche per gli attori commerciali della nave coinvolti nell'operazione di soccorso potrebbero essere disastrose⁵³. Si pensi, per esempio, a un armatore che abbia finanziato la sua nave, al quale, senza la ricezione del pagamento del nolo pattuito, verrà a mancare la provvista finanziaria necessaria per il pagamento delle rate di mutuo, rischiando il default in base a tale contratto.

Appare dunque fondamentale che almeno nel contratto di noleggio a tempo le parti prestino particolare attenzione alla redazione della clausola di off-hire, specialmente se l'area geografica di impiego della nave sarà un'area “calda” come lo è, in questo momento storico, il Canale di Sicilia, al fine di evitare pesanti (e inattese) ripercussioni economiche.

⁴⁹ RIGHETTI 1990, 485. L'Autore definisce tale sistema “alquanto macchinoso”.

⁵⁰ v. § 3.

⁵¹ TULLIO 2006, 100.

⁵² Tuttavia, vedasi CARBONE 2010, 429, sull'applicazione del regime delle Regole dell'Aja-Visby alle *economic losses* provocate dal vettore marittimo a seguito di ritardata consegna della merce a destino.

⁵³ Il recente caso della nave “Maersk Etienne” ne è un esempio lampante. Alla nave di bandiera danese, in data 4 agosto 2020, è stato ordinato dall'autorità maltese di *search and rescue* di effettuare un'operazione di soccorso al largo delle coste tunisine di una piccola unità da pesca con a bordo 27 migranti. Salvate le persone e direttasi verso Malta, alla nave è stato rifiutato l'ingresso a Malta ed è rimasta in attesa per 38 giorni. Tale tempo di attesa avrebbe potuto essere ben maggiore se i migranti non fossero stati trasferiti a bordo della nave Mare Jonio armata dalla organizzazione non-governativa *Mediterranea*. Si veda al riguardo: ATTARD 2020, KILPATRICK 2020.

5. Eventuale azione di rimborso nei confronti dello Stato

Qualsiasi imprenditore del settore marittimo si porrebbe quindi la legittima domanda se sia possibile recuperare le spese⁵⁴ sostenute durante le operazioni di soccorso e ottenere un risarcimento del danno da ritardo e delle altre perdite di profitto da parte dello Stato responsabile delle operazioni di “*search and rescue*”.

Per tentare di rispondere a tale domanda appare necessario distinguere due diversi scenari: l'ipotesi in cui lo Stato responsabile per le operazioni di “*search and rescue*” possa essere inadempiente agli obblighi a esso imposti dalle convenzioni internazionali in materia, e il caso in cui tale Stato non sia passibile di alcuna responsabilità.

Partendo dall'ultima ipotesi, nel nostro ordinamento l'obbligo di soccorso a favore di persone in pericolo di perdersi può anche derivare direttamente da un ordine diretto dell'autorità marittima, ai sensi degli articoli 69 e 70 del codice della navigazione, i quali consentono all'autorità marittima che abbia notizia di una nave in pericolo o di un naufragio o di altro sinistro di provvedere al soccorso e, a tal fine, di ordinare alle navi che si trovano in porto o nelle vicinanze del luogo del sinistro che siano messe a disposizione⁵⁵. Al riguardo è stato sostenuto in dottrina che si tratterebbe di una vera e propria requisizione di mezzi privati e che delle spese e dei danni derivanti da tale operazione coatta debba risponderne l'amministrazione ordinante, a meno che il soccorritore coatto non abbia ottenuto già ristoro dal soggetto assistito o salvato (nel caso di assistenza e salvataggio a navi)⁵⁶. Nel caso di salvataggio di persone in mare, e in particolare di rifugiati e/o migranti, vista la gratuità del soccorso nei loro confronti, il soccorritore coatto potrebbe quindi tentare di conseguire un'indennità dall'autorità marittima italiana ordinante per rifondere spese e danni (danni che sarebbero comunque contenuti, ipotizzando un pieno adempimento dello Stato responsabile delle operazioni di “*search and rescue*”).

Nel caso invece, purtroppo frequente nella storia recente dei soccorsi a persone (rifugiati e migranti) in pericolo nel canale di Sicilia, in cui i tempi di conclusione delle operazioni di soccorso ad opera di navi commerciali siano notevolmente allungati nell'attesa che lo Stato responsabile per il “*search and rescue*” e gli Stati vicini giungano a un'*place of safety* a favore della nave commerciale, si potrebbe configurare una responsabilità per fatto illecito almeno dello Stato responsabile dell'operazione di “*search and rescue*”. Infatti, sia la Convenzione SOLAS sia la Convenzione SAR contengono obblighi precisi a carico dello Stato responsabile per l'operazione SAR, a seguito di modifiche adottate nel 2004: il paragrafo 1-1 della regola 33 del Capitolo V della Convenzione SOLAS⁵⁷ impone allo Stato contraente responsabile delle operazioni SAR di esercitare una responsabilità primaria per consentire il coordinamento e la cooperazione di dette operazioni al fine di ottenere lo sbarco delle persone soccorse in un luogo sicuro e lo stesso linguaggio è sostanzialmente adottato dal paragrafo 3.1.9 della Convenzione SAR.

⁵⁴ Gli stessi *P&I clubs* raccomandano ai propri assicurati di tentare di ottenere un rimborso delle spese sostenute (prima di chiedere il rimborso alla compagnia assicurativa) alle autorità statali responsabili per le operazioni di “*search & rescue*” o allo Stato di bandiera. Si veda al riguardo la circolare dello Standard P&I Club del giugno 2018 consultabile al seguente link: <https://www.standard-club.com/media/2767669/people-claims-refugees-migrants-at-sea.pdf> (ultimo accesso in data 25 aprile 2021).

⁵⁵ Si veda al riguardo: RUSSO 1958, 811.

⁵⁶ Si veda al riguardo: CASANOVA 1979, 261-262 e CAMARDA 2006, 182 (nota 96). Si veda anche RIGHETTI 1994, 569-572. L'Autore cita anche a sostegno della tesi l'articolo 835 cod. civ. primo comma, che prevede una “giusta indennità” al proprietario di mezzo requisito.

⁵⁷ «*The Contracting Government responsible for the search and rescue region in which such assistance is rendered shall exercise primary responsibility for ensuring such co-ordination and co-operation occurs, so that survivors assisted are disembarked from the assisting ship and delivered to a place of safety, taking into account the particular circumstances of the case and guidelines developed by the Organization. In these cases the relevant Contracting Governments shall arrange for such disembarkation to be effected as soon as reasonably practicable*».

Ancora il paragrafo 4.8.5 della Convenzione SAR pone a carico dello Stato del centro di coordinamento SAR di iniziare il processo per l'individuazione del luogo sicuro di sbarco (e ovviamente di identificarlo)⁵⁸. La risoluzione MSC 167(78), *Guidelines on the Treatment of Persons Rescued At Sea*, specifica nel preambolo che le modifiche adottate alle Convenzioni SOLAS e SAR nel 2004 sono state adottate per assicurare che un luogo sicuro sia identificato e fornito entro un lasso di tempo ragionevole⁵⁹. È chiaro che un'attesa di 38 giorni, come nel caso della *Maersk Etienne*, non sia un tempo ragionevole e potrebbe legittimamente azionare una pretesa risarcitoria a favore dell'armatore della nave commerciale coinvolta in dette operazioni per i danni sofferti a radice del fatto illecito dello Stato inadempiente alle citate norme internazionali⁶⁰. Gli ostacoli pratici sarebbero svariati (si segnalano a titolo di esempio legittimazione attiva e passiva, immunità, giurisdizione dello stesso Stato inadempiente), tuttavia di fronte a conclamati ritardi e a ingenti danni è una strada risarcitoria che non dovrebbe essere esclusa a priori.

6. Conclusioni

Nel 1880 il giudice Cockburn, nel caso *Scaramanga*, ammoniva la comunità marittima indicando che:

«To all who have to trust themselves to the sea, it is of the utmost importance that the promptings of humanity in this respect should not be checked or interfered with by prudential considerations as to injurious consequences, which may result to a ship or cargo from the rendering of the needed aid. It would be against the common good, and shocking to the sentiments of mankind, that the shipowner should be deterred from endeavouring to save life by the fear, lest any disaster to ship or cargo, consequent on so doing, should fall on himself. Yet it would be unjust to expect that he should be called upon to satisfy the call of humanity at his own entire risk».

Oggi nel 2021 queste parole sono più che mai attuali: l'armamento commerciale chiamato ad assolvere precisi obblighi dettati dal diritto internazionale e dal diritto interno non deve sopportare patologiche anomalie e lungaggini nella conclusione delle operazioni di soccorso causati da inadempienze degli Stati responsabili delle operazioni SAR.

⁵⁸ «The rescue co-ordination centre or rescue sub-centre concerned shall initiate the process of identifying the most appropriate place(s) for disembarking persons found in distress at sea. It shall inform the ship or ships and other relevant parties concerned thereof».

⁵⁹ Si veda al riguardo l'interessante analisi di ATTARD 2020, 78-84.

⁶⁰ Si segnala che Malta non ha accettato le modifiche del 2004 alle Convenzioni SOLAS e SAR: <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Status%20-%202021.pdf>, 42 e 438 (ultimo accesso in data 25 aprile 2021).

Riferimenti bibliografici

- ATTARD F.G. 2020. *The Duty of the Shipmaster to Render Assistance at Sea under International Law*, Brill | Nijhoff.
- ATTARD F.G., KILPATRICK L. 2020. *Reflections on the Maersk Etienne Standoff and its Ramifications for the Duty to Render Assistance at Sea*, in «Blog of the European Journal of International Law», disponibile in <https://www.ejiltalk.org/reflections-on-the-maersk-etienne-standoff-and-its-ramifications-for-the-duty-to-render-assistance-at-sea/> (consultato in data 24 aprile 2021).
- BOYD S.C. (eds.), 2008, *Scrutton on Charterparties and Bill of Lading*, Sweet & Maxwell.
- CAMARDA G. 2006. *Il Soccorso in mare*, Giuffrè.
- CARBONE S.M. 2010. *Contratto di trasporto marittimo di cose*, Giuffrè.
- CASANOVA M. 1979, *In tema di soccorso per ordine dell'autorità marittima*, in «Il Diritto Marittimo», 1979, 257 ss.
- COGHLIN T., BAKER A., KENNY J., KIMBALL J., BELKNAP JR T.H., 2014, *Time Charters*, Informa Law.
- EHRENREICH M., MALTZMAN J. 2015, *The Seafarer's Ancient Duty to Rescue and Modern Attempts to regulate and Criminalize the Good Samaritan*, in «Tulane Law Review», Vol. 89, 1267 ss.
- FERRARINI S., 1991, *Le Assicurazioni Marittime*, Dott. A. Giuffrè.
- KILPATRICK R.L., 2018, *The "Refugee Clause" for Commercial Shipping Contracts: Why Allocation of Rescue Costs is Critical During Periods of Mass Migration at Sea*, in «Georgia Journal of International and Comparative Law», 46, 2018, 403 - 446.
- LEFEBVRE D'OVIDIO A., PESCATORE G., TULLIO L., 2011. *Manuale di Diritto della Navigazione*, Giuffrè.
- MAGI L. 2020. *L'obbligo internazionale del comandante di soccorrere i naufraghi e il diritto ad un porto di rifugio* in «Rivista di Diritto Internazionale», vol. 2020 - CIII, 691 ss.
- RIGHETTI G. 1990. *Trattato di Diritto Marittimo* (parte seconda), Giuffrè.
- RIGHETTI G. 1994. *Trattato di Diritto Marittimo* (parte terza), Giuffrè.
- RUSSO R. 1958. *Assistenza e salvataggio*, in *Enciclopedia del Diritto*, Vol. III, Giuffrè, 799 ss.
- TULLIO L., 2006, *Contratto di Noleggio*, Giuffrè.
- ZUNARELLI S., COMENALE PINTO M.M., 2016, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, Vol. I, Cedam.