

## I rischi di guerra nei charter party: il ruolo delle clausole BIMCO



**Rubrica a cura dello Studio Legale Siccardi Bregante & C. - [www.siccardibregante.it](http://www.siccardibregante.it) - [studio@siccardibregante.it](mailto:studio@siccardibregante.it)**

Le recenti criticità in materia di sicurezza marittima nell'area compresa tra Golfo Persico, Golfo di Oman, Golfo di Aden e Mar Rosso hanno richiamato l'attenzione degli operatori dello shipping internazionale sull'importanza delle clausole contrattuali relative agli *war risks* nei contratti di noleggio. In proposito, BIMCO (*Baltic and International Maritime Council*), la principale associazione internazionale di armatori, noleggiatori, brokers e agenti marittimi, in data 3.3.2026 ha emesso una raccomandazione con cui ha invitato armatori e noleggiatori a riesaminare attentamente le condizioni dei charter party già in essere e di quelli in corso di negoziazione, al fine di comprendere con precisione la distribuzione dei rischi e delle responsabilità derivanti dall'eventuale esposizione della nave, del carico e dell'equipaggio a scenari di conflitto o di minaccia alla sicurezza della navigazione.

La raccomandazione emessa da BIMCO è di analizzare autonomamente ogni charter-party con particolare riferimento alle clausole standard in tema di rischi guerra, tipicamente le VOYWAR e CONWARTIME, nonché alle eventuali disposizioni in materia di forza maggiore che disciplinano diritti, obblighi e meccanismi di allocazione del rischio tra le parti.

**1.** Qualora nel voyage charter-party sia stata incorporata la clausola *BIMCO War Risk Clause for Voyage Charter Parties 2025* (VOYWAR 2025), l'armatore può essere legittimato a rifiutare

l'esecuzione del viaggio qualora la nave, il carico o l'equipaggio possano essere esposti a rischi di guerra, secondo la definizione contenuta nella clausola stessa.

La disciplina contrattuale prevede diversi strumenti operativi per la gestione di tali situazioni, tra cui:

- la possibilità di deviare la rotta;
- la modifica dell'itinerario di viaggio;
- la richiesta di ordini alternativi al noleggiatore;
- in ultima istanza, la decisione di non procedere verso l'area interessata.

L'esercizio di tali facoltà deve tuttavia avvenire secondo criteri di ragionevolezza e valutazione oggettiva del rischio, sulla base delle informazioni disponibili al momento della decisione.

**2.** Diversa è la struttura della *BIMCO War Risk Clause for Time Charter Parties 2025* (CONWARTIME 2025), applicabile nei contratti di noleggio a tempo.

In tale schema contrattuale, una volta che la nave è posta a disposizione del noleggiatore, l'impiego commerciale dell'unità navale rientra nella sua sfera di responsabilità. Tuttavia, la clausola riconosce all'armatore il diritto di rifiutare ordini di viaggio qualora questi comportino l'esposizione della nave, del carico o dell'equipaggio ai rischi di guerra espressamente definiti nella clausola.

La funzione della clausola è dunque quella di bilanciare, da un lato, le ampie facoltà di impiego commerciale riconosciute al noleggiatore nel time charter e, dall'altro, l'esigenza di tutelare la sicurezza della navigazione e dell'equipaggio.

Le parti devono inoltre valutare l'interazione della clausola con altre disposizioni contrattuali, quali: (i) le clausole di off-hire; (ii) i limiti geografici di trading; (iii) eventuali misure di protezione specifiche per determinate aree. Tra gli aspetti pratici da considerare rientrano, ad esempio:

- l'esistenza di rotte alternative sicure;
- l'applicazione di premi assicurativi supplementari ("*additional war risk premiums*");
- il trattamento contrattuale di ritardi e deviazioni.

Un elemento rilevante della clausola è che essa si applica indipendentemente dal fatto che il rischio esista già al momento della conclusione del contratto o si manifesti successivamente, circostanza che ne rende particolarmente importante l'inserimento anche nei contratti futuri.

**3.** Qualora, invece, le parti abbiano incorporato la *BIMCO Force Majeure Clause 2022*, tale disposizione opera esclusivamente quando si verifichi un evento qualificabile come forza maggiore, in grado di impedire, ritardare o rendere impossibile l'adempimento delle obbligazioni contrattuali.

La clausola non è concepita come un generico strumento di redistribuzione dei rischi e non consente automaticamente di sottrarsi all'esecuzione del contratto per il solo fatto che l'operatività in una determinata area sia divenuta più rischiosa, onerosa o commercialmente svantaggiosa.

Pertanto, un aumento degli attacchi, degli incidenti di sicurezza o dell'instabilità geopolitica nelle aree del Golfo Persico, del Golfo di Oman, del Golfo di Aden o del Mar Rosso non costituisce di per sé un evento di forza maggiore. Le parti dovranno quindi verificare se, nel caso concreto, ricorrano i presupposti stringenti richiesti dalla clausola, inclusi l'effettiva impossibilità/impedimento alla prestazione ovvero l'adozione di misure ragionevoli di mitigazione.

**4.** In generale, le clausole relative ai rischi di guerra e alla forza maggiore devono essere interpretate in modo sistematico, tenendo conto del contesto contrattuale e fattuale complessivo.

Nessuna clausola, infatti, opera in maniera isolata: l'interazione tra disposizioni relative ai rischi guerra, alla forza maggiore e ad eventuali modifiche contrattuali può alterare in modo significativo l'equilibrio del rischio nelle aree caratterizzate da elevata instabilità geopolitica.

Alla luce dell'attuale contesto di sicurezza marittima, BIMCO ha invitato gli operatori del settore ad adottare un approccio prudente e proattivo, raccomandando in particolare di:

- consultare tempestivamente i P&I Clubs;
- monitorare costantemente gli aggiornamenti relativi alla sicurezza della navigazione nelle aree interessate;
- documentare le valutazioni interne del rischio per giustificare eventuali decisioni contrattuali adottate in applicazione delle clausole VOYWAR, CONWARTIME o di forza maggiore.