Indice

Introduzione 5

1. Considerazioni generali sul negozio traslativo di nave e aeromobile, con particolare riferimento alla compravendita 9

1.1 Proprietà navale ed aeronautica e negozio traslativo 9

1.2 La compravendita di nave e aeromobile nel sistema del diritto comune 10

2. L'oggetto mediato del negozio: la nave e l'aeromobile come beni 13

2.1 Nave e aeromobile come oggetto di diritti 13

2.2 La nave e l'aeromobile come *res compositae*. Parti costitutive 14

2.3 *Segue*. Pertinenze 16

2.4 *Segue*. Unità pertinenziali 18

2.5 *Segue*. Identità della nave e dell'aeromobile 19

2.6 La nave e l'aeromobile quali beni mobili registrati 20

2.7 La nave e l'aeromobile come oggetto di comproprietà 21

3. I soggetti del negozio: particolarità della disciplina speciale 27

3.1 Legittimazione alla vendita e poteri del comandante della nave 27

3.2 *Segue*. Natura giuridica dell'eccezionale istituto previsto dall'art. 311 cod. nav. 29

3.3 Trasferimento di nave e aeromobile da parte dei comproprietari 33

3.4 Trasferimento di nave a stranieri 34

3.5 *Segue*. Le sorti della vendita effettuata in dispregio della procedura di dismissione della bandiera 38

3.6 *Segue*. Dismissione della bandiera e sorte dei pesi e oneri gravanti sulla nave 41

3.7 Trasferimento di aeromobile a stranieri 42

4. Forma e pubblicità 45

4.1 Requisiti di forma del negozio traslativo di nave e aeromobile 45

4.2 Considerazioni generali sul regime della pubblicità navale e aeronautica 46

4.3 La pubblicità degli atti relativi alla proprietà ed agli altri diritti reali 49

4.4 Trascrizione e annotazione. Duplicità della segnalazione e perfezionamento della pubblicità 52

4.5 Oneri pubblicitari e validità del trasferimento 54

5. Fattispecie ed effetti del negozio traslativo di nave e aeromobile..... 57

5.1 Vendita di nave e aeromobile e differimento dell'effetto traslativo 57

5.2 Distinzione tra i contratti di costruzione e di compravendita di nave e aeromobile 62

5.3 Vendita di nave e aeromobile in costruzione 66

5.4 Aleatorietà e compravendita di nave sommersa 67

5.5 Oggetto ed effetti del contratto di compravendita di nave e aeromobile 68

5.6 Gli altri negozi traslativi della proprietà di nave e aeromobile 70

6. La compravendita di nave e aeromobile nella prassi degli operatori 73

6.1 La compravendita di nave nella prassi contrattuale italiana 73

6.2 La compravendita di nave nella prassi contrattuale internazionale. La disciplina del *Memorandum of Agreement* 74

6.3 Inquadramento della prassi contrattuale di origine straniera negli schemi del diritto italiano 77

6.4 La formula *«outright»* 80

6.5 Il deposito convenzionale 80

6.6 L'ispezione della nave 83

6.7 La consegna della nave e il trasferimento del diritto reale 86

6.8 La traslazione dei rischi 89

6.9 La garanzia per i vizi della nave venduta 91

6.10 *Segue*. La clausola *«as she lies»* 92

6.11 La clausola *«entire agreement»* 94

6.12 La compravendita delle unità da diporto 96

6.13 La compravendita di aeromobile nella prassi nazionale ed internazionale 97

6.14 *Segue*. Un recente formulario *standard* in materia di vendita di aeromobile 98

7. Problematiche di diritto internazionale privato in materia di negozio traslativo di nave e aeromobile 103

7.1 Considerazioni generali e fonti del diritto internazionale privato della navigazione, con specifico riferimento agli atti traslativi di nave e aeromobile 103

7.2 Art. 6 cod. nav. e ambito di applicazione **104**
7.3 Legge regolatrice della sostanza e della forma degli atti traslativi di nave e aeromobile **107**
7.4 Capacità delle parti **109**
7.5 Problematiche relative al *bill of sale* **110**
7.6 Legge regolatrice dei diritti di garanzia su navi e aeromobili e loro sorte in caso di mutamento della bandiera **112**
7.7 Rilevanza della clausola compromissoria e della scelta della legge regolatrice del contratto **116**

Conclusioni **119**

Bibliografia **121**

Introduzione

Una risalente dottrina, la prima ad occuparsi della vendita di nave con una trattazione di ampio respiro, affermava come tale istituto fosse di sicuro interesse «per la peculiarità dell'oggetto mediato del contratto e per la singolarità delle pattuizioni (soprattutto nell'aspetto in cui sono venute a standardizzarsi nella prassi contrattuale, specialmente se di origine straniera), il che rende interessante e non facile il loro inquadramento nelle sottospecie, tipiche e atipiche, di vendita, quali previste e disciplinate (o prevedibili e disciplinabili) dal nostro sistema normativo»[1].

Crediamo che queste parole possano valere ancora oggi, ed, anzi, a maggior ragione, in quanto gli atti traslativi di nave e aeromobile, che costituiscono uno strumento di rilievo nell'ambito dei traffici marittimi e aeronautici, hanno subito, nel corso degli anni, un'evoluzione sempre maggiore, grazie alla prassi degli operatori, che ha condotto ad una standardizzazione delle procedure di compravendita dei suddetti mezzi di trasporto.

La compravendita di nave e aeromobile si è infatti evoluta sulla spinta di una prassi sempre più organizzata, che ha condotto all'elaborazione di una serie di formulari *standard* di contratto, che traggono la loro origine prevalentemente da elementi del diritto anglosassone.

L'oggetto del presente lavoro è l'analisi degli atti traslativi della proprietà di navi e aeromobili, con particolare riferimento alla compravendita. Tale negozio, che costituisce senz'altro il più comune strumento per assicurarsi la proprietà di navi e aeromobili, offre, infatti, notevoli spunti di riflessione, in quanto vede l'intrecciarsi della scarna disciplina legale con una ormai consolidata prassi contrattuale.

Il negozio traslativo della proprietà del mezzo navale e aeronautico sarà pertanto analizzato dapprima con riferimento alle particolarità proprie della normativa speciale, e, successivamente, in relazione al suo concreto atteggiarsi nella prassi contrattuale, di origine prevalentemente internazionale.

Dopo lo svolgimento di alcune opportune considerazioni generali, saranno evidenziate le particolarità dell'oggetto mediato del negozio. La nave e l'aeromobile, in quanto

[1] Così RIGHETTI, *La compravendita di nave*, Padova, 1961, pag. 5.

beni, possono formare oggetto di diritti, e pertanto essere oggetto di negozi che hanno l'effetto di trasferire tali diritti su di essi.

Il diritto speciale presenta poi alcune peculiarità che possono riguardare i soggetti del negozio traslativo di nave e aeromobile. Sul punto, saranno esaminati alcuni istituti propri della disciplina del codice della navigazione, quali l'eccezionale legittimazione alla vendita del comandante della nave e la dismissione della bandiera. Saranno inoltre evidenziati gli aspetti particolari della disciplina speciale sulla comproprietà navale ed aeronautica, con particolare riferimento ai poteri di disposizione dell'intero bene o delle singole quote di esso.

L'analisi delle norme di diritto speciale, che possono trovare applicazione in tema di atti traslativi di nave e aeromobile, continuerà, poi, con la disciplina della forma e della pubblicità degli atti che trasferiscono la proprietà di navi e aeromobili. Tali mezzi di trasporto appartengono alla categoria dei beni mobili registrati e sono sottoposti ad un regime di circolazione controllata, che si attua mediante un sistema di pubblicità degli atti relativi alla proprietà ed ai diritti reali su tali beni. Della pubblicità navale ed aeronautica saranno evidenziate le principali peculiarità, previste dalla disciplina del codice della navigazione, che, come vedremo, non sono però sufficienti a conferire all'istituto in questione una autonomia ed una specialità rispetto al regime della pubblicità di diritto comune, nei cui principi si inquadra anche la pubblicità relativa ai mezzi navali e aeronautici. Sarà esaminata, poi, la disciplina della pubblicità degli atti traslativi di nave e aeromobile, con riguardo alle forme e alle modalità di trascrizione previste dal codice della navigazione.

La compravendita di nave e aeromobile, come vedremo, è un istituto che, pur presentando aspetti peculiari, non possiede una sua autonomia sul piano giuridico, ma si inquadra nell'ambito del regime della compravendita di diritto comune. Particolare attenzione sarà pertanto dedicata all'analisi degli schemi contrattuali di diritto comune nei quali il negozio traslativo di nave e aeromobile può concretamente atteggiarsi; come la vendita obbligatoria, nella quale l'effetto traslativo viene differito ad un momento successivo a quello del perfezionamento del contratto. Si procederà, sul punto, ad esaminare la natura giuridica di quelle sottospecie specifiche di vendita, proprie del diritto comune, che vengono maggiormente in rilievo con riferimento alla materia navale e aeronautica. Sarà inoltre oggetto d'esame la distinzione tra costruzione e compravendita di nave e aeromobile, e, più in generale, la distinzione

tra contratto di appalto e contratto di compravendita, con riguardo alla natura e agli effetti di tali tipologie negoziali.

Necessaria ed importantissima, nell'ambito del presente lavoro, appare poi l'analisi della compravendita di nave e aeromobile nel concreto atteggiarsi nella prassi contrattuale. Una maggiore attenzione sarà dedicata alla materia della compravendita di nave, che vede, da anni, una sempre più attenta elaborazione, da parte degli operatori del settore, di formulari *standard* di contratto, diffusi oramai a livello globale.

Sarà necessario, al fine di una completa comprensione del fenomeno, procedere ad una attenta disamina delle più significative clausole contrattuali, previste da tali formulari, ed all'inquadramento di tali clausole negli schemi giuridici del nostro ordinamento. Si vedrà, quindi, come, nella maggior parte dei casi, la compravendita di nave, ed anche quella di aeromobile, si atteggino quali particolari fattispecie di compravendita obbligatoria.

I formulari contrattuali elaborati dalla prassi, prevalentemente di matrice anglosassone, prevedono un particolare strumento al fine del prodursi dell'effetto reale della compravendita, cioè una dichiarazione unilaterale della parte alienante, nella forma della scrittura privata autenticata. Tale strumento solenne sarà analizzato con particolare riferimento alla sua ammissibilità nel nostro ordinamento, in relazione anche alle problematiche di diritto internazionale privato che possano emergere in concreto. Le norme di diritto internazionale privato vengono in rilievo proprio in ragione della sempre maggior internazionalizzazione della materia navale ed aeronautica, alla quale l'istituto della compravendita e, più in generale, la materia degli atti traslativi di nave e aeromobile non restano estranei. È sempre più frequente, difatti, la stipula di contratti traslativi di navi e aeromobili nell'ambito dei suddetti formulari di origine straniera, con l'interfacciarsi di soggetti provenienti da differenti paesi, i quali possono poi decidere di far sottostare il contratto appena concluso alla legge di un paese a loro scelta. Saranno pertanto analizzate le varie problematiche di diritto internazionale privato che possono presentarsi in materia di atti traslativi di navi e aeromobili, e verrà sottolineata la rilevanza della clausola di scelta della legge regolatrice del contratto, pattuizione sempre più diffusa nell'ambito dei formulari della prassi.

1. Considerazioni generali sul negozio traslativo di nave e aeromobile, con particolare riferimento alla compravendita

1.1 Proprietà navale ed aeronautica e negozio traslativo

Il regime della proprietà e degli altri diritti reali sulla nave e sull'aeromobile si inquadra in quello generale e comune della proprietà dei beni mobili registrati.
Si è osservato[2], infatti, che la vigenza di alcuni istituti particolari (come l'abbandono agli assicuratori, la preda, l'acquisto da parte dello Stato per mancata rimozione, la comproprietà) non consente al regime speciale di contraddistinguersi rispetto a quello di diritto comune e non è sufficiente a conferirgli caratteristiche tanto particolari da renderlo del tutto eccezionale.
Il regime della proprietà navale ed aeronautica non è pertanto un regime a sé stante, caratterizzato da una certa autonomia, ma rientra sempre nell'ambito degli schemi generali di diritto comune. L'applicazione di tali schemi, così come il ricorso alla teoria generale ed al diritto comune non sono da escludersi nemmeno per inquadrare i suddetti peculiari profili normativi e sistematici della proprietà della nave e dell'aeromobile.
I modi di acquisto della proprietà sono quegli atti o fatti giuridici che hanno per effetto l'acquisto della titolarità di un bene da parte di un determinato soggetto[3]. Perciò, per quanto sopra detto, anche in riferimento alla proprietà navale ed aeronautica, si applica la tradizionale distinzione tra modi di acquisto a titolo originario, in cui l'acquisto non ha alcuna relazione con il diritto di un precedente proprietario, e a titolo derivativo, in cui il diritto del precedente titolare è presupposto del diritto dell'acquirente, sussistendo un rapporto tra i due soggetti, in base al quale il diritto si trasferisce dall'uno all'altro.

---

[2] Cfr. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo Secondo*, Milano, 1987, pag. 1153; SPASIANO, *Modi di acquisto della proprietà navale*, in *Riv. dir. nav.* 1963, pagg. 3 e 4.
[3] In questo senso MANCUSO, *Istituzioni di diritto della navigazione*, Torino, 2008, pag. 169.

Accanto ai modi di acquisto di diritto comune, elencati dall'art. 922 cod. civ., che, per quanto sopra esposto, deve ritenersi applicabile anche alla nave e all'aeromobile, fatta eccezione per quei modi d'acquisto che riguardano esclusivamente gli immobili[4], ve ne sono alcuni di diritto speciale, caratteristici del diritto della navigazione.

Fra i modi di acquisto a titolo derivativo, il negozio traslativo è quello che ha per oggetto il trasferimento della proprietà o di altro diritto reale da un soggetto ad un altro. Esso rientra nella più ampia categoria dei negozi modificativi di un rapporto giuridico e costituisce uno degli strumenti maggiormente utilizzati per la circolazione dei beni e della ricchezza. Esempi di negozi traslativi sono la vendita, la permuta, la donazione e il conferimento di bene in società. Tali modi di acquisto di diritto comune devono ritenersi applicabili, per quanto detto finora, anche alla materia navale e aeronautica. La compravendita, in particolare, è la figura contrattuale di gran lunga più usata per il trasferimento della proprietà di navi e aeromobili, e, come sottolineato da illustre dottrina, essa è un istituto di sicuro interesse giuridico, oltre che di primario rilievo economico[5].

La trattazione che segue sarà dedicata alla disamina del negozio traslativo della proprietà di nave e aeromobile, con particolare riferimento al contratto di compravendita. L'esame di tale istituto, che costituisce il principale e più importante negozio traslativo, si impone, nell'ambito dei trasferimenti volontari di nave e aeromobile, oltre che per la sua rilevanza intrinseca, anche al fine di ricavare utili elementi per il corretto inquadramento delle altre figure negoziali.

1.2 La compravendita di nave e aeromobile nel sistema del diritto comune

Il contratto di compravendita[6] è un modo di acquisto della proprietà a titolo derivativo, tipico del diritto comune, applicabile anche alla materia speciale del diritto

[4] Cfr. LEFEBVRE D'OVIDIO – PESCATORE – TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2011, pag. 265.

[5] Cfr. DOMINEDÒ, *La vendita nautica*, in *Riv. dir. nav.* 1962, pag. 4.

[6] Sul contratto di compravendita in generale, cfr.: RUBINO, *La compravendita*, in *Trattato di diritto civile e commerciale*, diretto da A. CICU e F. MESSINEO, *Volume XXIII*, Milano, 1952; GRECO – COTTINO, *Della vendita*, in *Commentario del codice civile Scialoja – Branca*, a cura di F. GALGANO, Bologna – Roma, 1981; FERRI, *La vendita in generale (La vendita in generale. Le obbligazioni del*

della navigazione. Il codice della navigazione, infatti, non detta una disciplina specifica e completa in tema di compravendita di nave e aeromobile, ma si limita ad alcune norme riguardanti la forma del contratto, la pubblicità e la legittimazione a contrarre. Trova pertanto applicazione, anche nel caso in cui oggetto della vendita sia una nave o un aeromobile, la disciplina del codice civile dettata in tema di compravendita di cose mobili. Inoltre, come vedremo in seguito, la lacuna normativa può dirsi colmata anche attraverso il rinvio alla prassi contrattuale consolidatasi nell'ambito del commercio internazionale.

In base a dette premesse, si può quindi affermare, come opportunamente sottolineato da autorevole dottrina, che la compravendita di nave e aeromobile «non può assurgere, nel nostro ordinamento, non possedendo lineamenti di particolare distinzione sul piano giuridico, a specie contrattuale *sui generis*, e neppure a sottospecie fisionomicamente individua nell'ambito dell'istituto della compravendita»[7].

L'art. 1470 cod. civ. definisce la vendita come «il contratto che ha per oggetto il trasferimento della proprietà di una cosa o il trasferimento di un altro diritto verso il corrispettivo di un prezzo». La compravendita è pertanto un contratto ad efficacia traslativa di un diritto su di un bene, e normalmente essa è volta al trasferimento di un diritto (più spesso il diritto di proprietà) su una cosa materiale. La causa di tale contratto, intesa come funzione economico-sociale, viene individuata nello scambio che esso prevede, ovvero il trasferimento del diritto sulla cosa, a fronte del pagamento del corrispettivo.

In base al principio di cui all'art. 1376 cod. civ., non derogato dalla disciplina speciale del codice della navigazione, anche le vendite di navi o aeromobili sono contratti consensuali, che si perfezionano, cioè, con l'incontro delle volontà delle parti. Pertanto il consenso delle parti, espresso con le forme richieste per la validità del contratto, è sufficiente a determinare il trasferimento della proprietà di tali mezzi di trasporto[8].

L'oggetto del contratto di compravendita è il diritto sulla cosa, il cui trasferimento viene pattuito mediante in contratto in parola. Si parla in questo caso di oggetto in

venditore. Le obbligazioni del compratore), in *Trattato di diritto privato*, diretto da P. RESCIGNO, *Volume XI*, Torino, 1984; BIANCA, *La vendita e la permuta*, in *Trattato di diritto civile italiano*, diretto da F. VASSALLI, Torino, 1993; GALGANO, *Vendita (diritto privato)*, in *Enc. dir.* XLVI/1993, pagg. 484 ss.; LUMINOSO, *La compravendita*, Torino, 2011.

[7] Così RIGHETTI, *La compravendita di nave*, Padova, 1961, pag. 5.

[8] In questo senso SCIALOJA, *Corso di diritto della navigazione*, Roma, 1943, pag. 322.

senso stretto ed immediato, per distinguerlo dall'oggetto mediato, che è invece la cosa che, in senso atecnico, si dice compravenduta. La cosa oggetto del diritto trasferito, pertanto, non costituisce l'oggetto del negozio, ma semmai è l'oggetto delle prestazioni del venditore, e, in riferimento al contratto di compravendita, si pone soltanto come oggetto mediato dello stesso. L'oggetto della compravendita è distinto pertanto dalle due prestazioni tipiche del trasferimento del diritto contro la corresponsione del prezzo pattuito[9].

In via generale, la compravendita è classificata fra i contratti a titolo oneroso, in quanto al sacrificio patrimoniale che una parte compie eseguendo la prestazione corrisponde un vantaggio patrimoniale che la stessa parte consegue ricevendo la prestazione della controparte. Si tratta inoltre di un contratto a prestazioni corrispettive sinallagmaticamente connesse e di un contratto causale.

In base alle considerazioni appena svolte, pertanto, la compravendita di nave e aeromobile può essere definita come il contratto consensuale che ha per oggetto il trasferimento del diritto di proprietà su tali mezzi di trasporto. Tale diritto costituisce quindi l'oggetto immediato del negozio, mentre i beni in questione (nave e aeromobile) ne costituiscono l'oggetto mediato.

Come vedremo nell'ambito della presente trattazione, la compravendita di nave e aeromobile può, nel concreto, delinearsi in vario modo, secondo differenti sottospecie specifiche di vendita. L'analisi di tali figure negoziali dovrà pur sempre, però, per le considerazioni appena svolte, avvenire nell'ambito del diritto comune e della disciplina generale della compravendita.

[9] Cfr. RIGHETTI, *ult. cit.*, pagg. 1 e 2; RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo Secondo*, Milano, 1987, pagg. 1287 e 1288.

2. L'oggetto mediato del negozio: la nave e l'aeromobile come beni

2.1 Nave e aeromobile come oggetto di diritti

La nave e l'aeromobile sono cose, sia in senso sostanziale, in quanto entità materiali, sia in senso formale[10], in quanto, in ragione della loro utilità economica, sono presi in considerazione dell'ordinamento, che li rende suscettibili di essere soggetti al potere dell'uomo e quindi oggetto di diritti soggettivi.
Nave e aeromobile rientrano pertanto nella nozione di beni di cui all'articolo 810 del codice civile, essendo cose che possono formare oggetto di diritti.
È doveroso osservare che il diritto considera la nave e l'aeromobile sempre come cose, come oggetto di diritti; mai come soggetti di diritto. Tuttavia il lessico normativo spesso si riferisce alla nave o all'aeromobile "personificandoli" (ad es. artt. 430 e 454 cod. nav.: interesse della nave; art. 476 cod. nav.: partecipazione della nave alla massa debitoria; artt. 483 e 484 cod. nav.: colpa della nave; art. 487 cod. nav.: diritto spettante alla nave; art. 497 cod. nav.: indennità dovuta alla nave; art. 985 cod. nav.: spese incontrate dall'aeromobile; art. 989 cod. nav.: compenso dovuto all'aeromobile). Quando, come in questi casi, la legislazione attribuisce alla nave (o all'aeromobile) situazioni soggettive, in realtà titolari di queste restano sempre il proprietario e/o l'armatore. Si tratta pertanto di una personificazione metaforica dei beni in oggetto, non di un'espressione di un concetto giuridico. Qualsiasi teoria intenda andare oltre tale metafora, volendo conferire personalità giuridica al bene nave, è da respingersi con nettezza, come confermato da autorevolissima dottrina. Tale dottrina evidenza peraltro come il fenomeno di apparente personificazione sia piuttosto comune nel campo del diritto, in cui «un bene, un patrimonio o un organismo possono essere, in certo senso, soggettivati, senza con ciò diventare

[10] Cfr. LEFEBVRE D'OVIDIO – PESCATORE – TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2011, pag. 255.

soggetti di diritto, quando costituiscono centro di rapporti giuridici numerosi e continuativi»[11].

Altra concorde dottrina puntualizza come non sia possibile, in assenza di un'espressa previsione normativa, dedurre da semplici elementi lessicali il riconoscimento di personalità giuridica in capo alla nave[12].

Dopo aver constatato, in riferimento alla nave e all'aeromobile, la loro natura di beni, e più precisamente di beni materiali, stante la loro tangibilità, si osserva come le loro caratteristiche fisiche e strutturali consentano di definirli quali beni corporali, inconsumabili (quantunque deteriorabili) e materialmente indivisibili. Inoltre, le particolarità della struttura e gli elementi di individuazione apportati dall'uomo imprimono a nave e aeromobile il carattere della infungibilità[13].

2.2 La nave e l'aeromobile come *res compositae*. Parti costitutive

La nave e l'aeromobile sono cose composte (*res connexae*), in quanto formate da un insieme di elementi diversi, connessi materialmente tra loro in funzione di una destinazione comune.

Le singole cose che formano l'insieme, che è esso stesso una cosa individua intesa giuridicamente in senso unitario, sono dette parti costitutive. Queste sono le parti, cioè, che concorrono a formare la struttura e l'integrità fisica della cosa composta, che senza di esse risulterebbe priva di un elemento attinente la sua tipica conformazione[14].

Le parti costitutive si distinguono in separabili e inseparabili dal complesso, a seconda che, ai sensi dell'art. 939 cod. civ., possano o meno esser distaccate dal tutto senza arrecarvi un notevole deterioramento. Tale è il concetto di separabilità in senso giuridico, che si distingue dal concetto di separabilità inteso in senso meramente materiale, il quale ne costituisce un presupposto. Una dottrina ritiene che le parti

[11] Così SCIALOJA, *Corso di diritto della navigazione*, Roma, 1943, pagg. 290 ss.
[12] Cfr. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo Secondo*, Milano, 1987, pag. 964.
[13] Cfr. RIGHETTI, *ult. cit.*, pag. 965, il quale, con riguardo alla nave, sottolinea che il carattere dell'infungibilità mancherebbe soltanto nelle navi minori, prodotte in serie, prima della specificazione e registrazione. Stesse conclusioni si possono trarre in riferimento agli aeromobili.
[14] Cfr. LEFEBVRE D'OVIDIO – PESCATORE – TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2011, pag. 257.

costitutive della nave non possano mai ritenersi giuridicamente separabili, ma semmai solo materialmente, in quanto, in ragione della loro funzione tecnico-economica di qualificazione della nave, il loro distaccamento dal tutto non potrebbe avvenire, dal punto di vista giuridico, se non con notevole deterioramento[15].

Esempi di parti costitutive separabili sono: gli alberi, il timone, le eliche, gli impianti radioelettrici, i remi, le vele, le ancore, ecc.

Il codice della navigazione considera espressamente il motore dell'aeromobile quale parte separabile (art. 862, comma 3). Non vi sono invece disposizioni riguardanti la separabilità del motore della nave, e ciò ha creato incertezza e dibattiti in dottrina[16].

Il codice della navigazione prevede inoltre specifiche norme aventi ad oggetto le parti separabili dell'aeromobile (artt.: 863; 1023; 1029; 1056; 1062; 1071), il cui regime è identico a quello delle pertinenze, mentre nulla detta a proposito delle parti separabili della nave. Nel silenzio normativo si ritiene[17] che il regime delle parti separabili sia il medesimo sia con riguardo alla nave, sia con riguardo all'aeromobile, in virtù dell'applicazione analogica delle norme dettate per quest'ultimo, dato il principio dell'unità del diritto della navigazione. In base a tale interpretazione del sistema normativo può dunque affermarsi che, sia per le navi che per gli aeromobili, il regime delle pertinenze e delle parti separabili è il medesimo.

In virtù di tale ultimo principio di unità del diritto della navigazione, potrebbe ritenersi il motore della nave quale parte separabile, ricorrendo all'analogia con l'art. 862 cod. nav. dettato in materia aeronautica. Ciò porrebbe in discussione la tesi esposta in precedenza, che sostiene l'inseparabilità sul piano giuridico delle parti costitutive della nave. Tale ultima dottrina ritiene invece l'art. 862 cod. nav. essere norma di carattere eccezionale, e quindi non suscettibile di interpretazione analogica[18].

Le parti costitutive inseparabili si dividono in principali e accessorie, a seconda che contribuiscano in modo preminente o meno a determinare la funzione economica del bene composto, agli effetti dell'art. 939, secondo comma, cod. civ.

---

[15] Cfr. RIGHETTI, *La compravendita di nave*, Padova, 1961, pag. 32.

[16] Cfr. CASANOVA, *Motore incorporato in motoveliero*, in *Dir. mar.* 1949, pag. 58; GAETA, *Nave (diritto della navigazione)*, in *Enc. dir.* XXVII/1977, pagg. 650 ss.

[17] Cfr. LEFEBVRE D'OVIDIO – PESCATORE – TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2011, pagg. 257 e 258; SCIALOJA, *Corso di diritto della navigazione*, Roma, 1943, pagg. 287 e 288.

[18] Cfr. RIGHETTI, *ult. cit.*, pag. 27 alla nota n. 74; RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo Secondo*, Milano, 1987, pag. 969 alla nota n. 94.

Sono parti costitutive inseparabili e principali della nave lo scafo e tutte le parti che indissolubilmente lo compongono (carena, costole, paratie, doppifondi, cisterne, castelli, coperta, ponti, ecc.). Per quanto riguarda l'aeromobile sono: la carlinga, le ali, il serbatoio, il carrello di atterraggio, ecc.
Fra le parti accessorie si possono annoverare: gli apparecchi fissi di segnalazione e comunicazione, le antenne, gli ascensori, le pompe, le cucine, ecc.
Autorevole dottrina esclude che gli elementi di tale ultima categoria possano essere considerati alla stregua di parti costitutive, ritenendo invece gli accessori assimilabili alle pertinenze, e più precisamente quelle pertinenze congiunte fisicamente con il bene complesso. Tale dottrina, seguendo un'interpretazione in senso tecnico-economico della costitutività, ritiene che le parti costitutive siano solamente quegli elementi imprescindibili per l'individuazione intellettuale della *res connexa*, che senza di essi non sarebbe tale. Secondo l'autore gli accessori, invece, pur essendo congiunti al tutto, non contribuiscono a formare il tutto, ma si aggiungono ad un intero già formato, mantenendo sempre la loro individualità[19].

2.3 *Segue*. Pertinenze

Alle parti costitutive di nave e aeromobile si aggiungono le pertinenze. Esse sono altri elementi di composizione del complesso unitario, che, a differenza delle parti costitutive, non partecipano intimamente alla costituzione organica della cosa composta, ma sono legate ad essa da un rapporto economico di tipo strumentale. Sono pertinenze, infatti, le cose destinate in modo durevole al servizio o all'ornamento della cosa principale (art. 817 cod. civ.). La dottrina suole distinguere, su questo punto, il vincolo strutturale, che lega le parti costitutive alla cosa composta, in quanto concorrono a formarne la struttura fondamentale, dal vincolo funzionale, proprio delle pertinenze, poste al servizio della nave e dell'aeromobile[20].
Il codice della navigazione, agli articoli 247 primo comma e 862 primo comma, elenca una serie di elementi che possono costituire pertinenza di nave e aeromobile; accanto a tale elenco, però, pone una formula di chiusura che ricalca pedissequamente

[19] In questo senso RIGHETTI, *La compravendita di nave*, Padova, 1961, pagg. 30 e 31.
[20] Cfr. RIGHETTI, *ult. cit.*, pagg. 24 ss.

la definizione di pertinenze data dall'art. 817 cod. civ. Pertanto gli elenchi di cui agli articoli in questione sono da ritenersi non tassativi. Possono quindi considerarsi come pertinenze della nave: le imbarcazioni di servizio e di salvataggio, il mobilio, le carte nautiche, le sedie a sdraio, gli ombrelloni, i salvagente, ecc. Sono pertinenze dell'aeromobile: il paracadute, gli arredi di bordo, i carrelli da trasporto interno, gli attrezzi per il servizio dei pasti, i giubbotti gonfiabili per le emergenze, ecc.

Non rientrano tra le pertinenze le provviste di bordo, in quanto trattasi di cose consumabili, che quindi non possono essere considerate come destinate in modo durevole al servizio dell'unità.

Le pertinenze del diritto della navigazione, sotto l'aspetto della natura giuridica, sono la stessa cosa delle pertinenze del diritto civile[21]. Vi sono però differenze dal punto di vista sostanziale, dal momento che, mentre le pertinenze di diritto comune hanno in genere un carattere di accidentalità o di eventualità, vi sono pertinenze di nave e di aeromobile che possiedono, per norma di legge, il carattere di necessità. Si è affermato che tali pertinenze obbligatorie, indispensabili affinché la nave o l'aeromobile possano essere ammessi alla navigazione, siano da considerarsi piuttosto alla stregua di parti costitutive[22]. La dottrina più accorta ha però rilevato come esse restino sempre pertinenze dal punto di vista privatistico, in quanto la necessità amministrativa, pur imprimendo un'impronta particolare a tali pertinenze, non può alterarne l'essenza[23].

Una ulteriore particolarità delle pertinenze di diritto della navigazione rispetto alle pertinenze di diritto comune riguarda la disciplina giuridica delle prime. In deroga all'art. 817, comma 2, cod. civ., infatti, la destinazione di una cosa al servizio od ornamento della nave o dell'aeromobile può essere effettuata anche da chi non sia proprietario della cosa principale o non abbia su questa un diritto reale (artt. 246, comma 2, e 862, comma 2, cod. nav.).

Di norma gli atti e i rapporti giuridici che hanno per oggetto la cosa principale comprendono anche le pertinenze, ma esse possono formare oggetto di separati e distinti rapporti (art. 818 cod. civ.).

La destinazione di una cosa a pertinenza di un'altra non pregiudica, di regola, i diritti preesistenti su di essa a favore di terzi. Ma tali diritti non possono esser opposti ai

[21] In questo senso SCIALOJA, *Corso di diritto della navigazione*, Roma, 1943, pag. 287.
[22] Cfr. SCIALOJA, *ult. cit.*, pag. 287.
[23] In questo senso RIGHETTI, *ult. cit.*, pagg. 28 e 29.

terzi di buona fede, che abbiano diritti sulla nave o sull'aeromobile, se non risultano da scrittura privata avente data certa anteriore, dall'inventario di bordo ovvero dal certificato di immatricolazione (artt. 247, 248, 863 cod. nav.).

2.4 *Segue*. Unità pertinenziali

In base a quanto sopra esaminato, possiamo considerare la nave e l'aeromobile come unità pertinenziali, ovvero come quelle cose composte che sono formate da una cosa principale e dalle sue pertinenze.

Si esclude che nave e aeromobile possano essere configurati come *universitas rerum*, come risalente dottrina tendeva ad affermare, ma piuttosto devono essere considerati come *res compositae*, cioè unità o complessi pertinenziali, facenti parte del gruppo dei beni composti e non di quello dei beni collettivi[24]. Mancano, infatti, nella nave e nell'aeromobile, elementi caratteristici dell'*universitas*, come la omogeneità e la paritarietà dei componenti. Il complesso pertinenziale è un «organico congiungimento di cose», generalmente eterogenee, e il collegamento tra cosa principale e pertinenza è più stretto del legame esistente tra le cose che formano l'*universitas*, che è invece una mera «giustapposizione di cose omogenee»[25].

Si osserva inoltre come le cose che formano l'*universitas rerum*, singolarmente considerate, hanno natura giuridica diversa e sono sottoposte ad un regime diverso rispetto a quello cui è sottoposta l'*universitas*, mentre, per quanto riguarda le unità pertinenziali, la destinazione di una cosa al servizio di un'altra fa sì che la prima sia assorbita nella natura giuridica della cosa principale e di regola sottoposta allo stesso regime giuridico[26].

L'unità pertinenziale è quindi una cosa individua, e non una semplice pluralità di beni, in quanto il nesso tra cosa principale e pertinenza è obiettivo e reale. Il complesso pertinenziale costituisce pertanto un'entità giuridica a se stante, nonostante

[24] Cfr. RIGHETTI, *ult. cit.*, pagg. 18 ss., per una sintesi storica riguardante la natura giuridica della nave, il quale sottolinea come il concetto di nave quale *corpus ex cohaerentibus* o *res composita* fosse noto ai Romani.
[25] Così SCIALOJA, *ult. cit.*, pag. 288.
[26] In questo senso LEFEBVRE D'OVIDIO – PESCATORE – TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2011, pag. 259.

le pertinenze siano pur sempre individuabili e possano essere oggetto di separati e distinti rapporti giuridici.

Il riconoscimento dell'unità giuridica del complesso pertinenziale e della pertinenzialità di cosa mobile a cosa mobile è inoltre presente in vari istituti del codice civile; ad esempio in tema di vendita e di legato (artt. 667 e 1477 cod. civ.).

Essendo nave ed aeromobile da considerarsi come un beni individui, è parimenti da escludersi che possano esser visti come delle fattispecie particolari di azienda. Quest'ultima, infatti, è bene collettivo e consta di più beni, anche composti, materiali e non, organizzati dall'imprenditore per l'esercizio della sua attività. Nave ed aeromobile semmai possono costituire elementi facenti parte dell'azienda[27].

2.5 *Segue*. Identità della nave e dell'aeromobile

La nozione di unità pertinenziale è alla base del principio di identità della nave e dell'aeromobile, concetto già noto ai Romani[28] e strettamente collegato alla separabilità delle parti costitutive[29].

La nave e l'aeromobile quali unità pertinenziali, quali autonomi oggetti di rapporti giuridici, hanno un'identità che li distingue dagli elementi che li compongono e che non subisce alterazioni in caso di modifica o sostituzione di tali elementi[30].

Pertanto una nave o un aeromobile restano sempre i medesimi anche in caso di rifacimento progressivo o parziale, di deterioramento dovuto all'uso, di sostituzione o modifica di pertinenze. Solo la demolizione totale e il successivo rifacimento portano all'estinzione dell'identità della cosa composta.

Il concetto di identità secondo il diritto privato non coincide però con l'identità secondo il diritto amministrativo[31]. In tale ambito rileva, infatti, un criterio puramente formale, in base al quale l'identità amministrativa di nave e aeromobile è subordinata al mantenimento di alcuni elementi di individuazione (quali ad esempio nome e

[27] Cfr. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo Secondo*, Milano, 1987, pag. 967.
[28] Dig. 5.1.76 (ALFENO): «*itemque navem si adeo saepe refecta esset ut nulla tabula eadem permaneret quae nova non fuisset, nihilo minus eadem navem esse existimari*».
[29] Cfr. RIGHETTI, *La compravendita di nave*, Padova, 1961, pag. 26.
[30] In questo senso LEFEBVRE D'OVIDIO – PESCATORE – TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2004, pag. 259.
[31] Cfr. SCIALOJA, *Corso di diritto della navigazione*, Roma, 1943, pag. 290.

stazza). Il mutamento di tali elementi distintivi comporta l'alterazione di tale identità e quindi la necessità del rinnovo dell'atto di nazionalità per le navi maggiori e della nuova iscrizione per gli aeromobili.
La dottrina ha però osservato come tali previsioni siano esclusivamente attinenti alla disciplina amministrativa della nave, in quanto «la rinnovazione dei documenti di individuazione e le conseguenti variazioni nelle matricole lasceranno sempre immune, dal punto di vista privatistico, l'identità giuridica del bene»[32]. Le medesime conclusioni possono trarsi con riguardo all'aeromobile.

2.6 La nave e l'aeromobile quali beni mobili registrati

La nave e l'aeromobile rientrano nella categoria dei beni mobili iscritti in pubblici registri, di cui all'art. 815 cod. civ. Secondo tale norma i beni mobili registrati sono soggetti ad una disciplina particolare; ove questa manchi si applicherà, in via residuale, la disciplina dettata per i beni mobili.
Si osserva come la nave, in ragione del suo valore e dell'importanza sociale, sia stata «il primo oggetto di una rivalutazione giuridica dei beni mobiliari», costituendo «il prototipo della categoria dei beni mobili registrati»[33].
La disciplina speciale dei beni mobili registrati è per certi versi analoga a quella dei beni immobili. Questa assimilazione trova la sua ragione nella rilevanza economica e sociale di alcuni beni mobili, che ha reso necessario il loro assoggettamento ad un regime di circolazione controllata, concretantesi in un sistema pubblicitario.
Come già evidenziato, ove non sussistano disposizioni speciali, ai beni mobili registrati si applicherà la disciplina dei beni mobili. Tale disciplina troverà integrale applicazione anche nel caso in cui il bene non sia stato iscritto nei pubblici registri.
I principali punti caratteristici della disciplina speciale dei beni mobili registrati, con particolare riferimento alla nave e all'aeromobile, sono:

- gli atti costitutivi, traslativi o estintivi della proprietà o di un altro diritto reale su tali beni devono, per avere effetto verso terzi, essere resi pubblici mediante trascrizione (artt. 250 e 865 cod. nav., 2683 ss. cod. civ.);

[32] Così RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo Secondo*, Milano, 1987, pag. 969.
[33] Così RIGHETTI, *La compravendita di nave*, Padova, 1961, pagg. 48 e 49.

- nave e aeromobile, come più in generale i beni mobili registrati, al pari degli immobili, possono formare oggetto di ipoteca (artt. 565, 566, 1027, 1028 cod. nav., 2810 cod. civ.);
- non ricevono applicazione le norme sul possesso di buona fede di beni mobili, di cui agli artt. 1153 e 1155 cod. civ., che stabiliscono il principio generale di circolazione dei beni mobili, ovvero il "possesso vale titolo", e pertanto l'acquirente *a non domino* di un bene mobile registrato, anche se in buona fede, è sempre esposto all'azione di rivendicazione (art. 1156 cod. civ.);
- vi è una disciplina speciale in tema di usucapione, che si distingue sia da quella dei beni immobili che da quella dei beni mobili. Il termine ordinario per l'usucapione dei beni mobili iscritti in pubblici registri è di dieci anni, mentre quando l'acquisto sia avvenuto in buona fede ed in base ad un titolo astrattamente idoneo a trasferire la proprietà, il termine per l'usucapione è ridotto a tre anni dall'adempimento delle formalità pubblicitarie prescritte per l'atto di acquisto (art. 1162 cod. civ.);
- i diritti sulla pertinenza di un bene mobile registrato non possono essere opposti ai terzi di buona fede se non risultano da scrittura avente data certa anteriore (art. 819 cod. civ.). Inoltre il codice della navigazione riserva un regime particolare alle pertinenze di navi ed aeromobili, in parte differente da quello predisposto dal codice civile per tutte le altre pertinenze, comprese quelle degli altri beni mobili registrati (artt. 246, 247, 248, 862 e 863 cod. nav.);
- non hanno effetto, in pregiudizio del creditore pignorante, le alienazioni di beni mobili registrati e gli atti che importano vincoli di indisponibilità, se non sono trascritti prima del pignoramento (artt. 2914 e 2915 cod. civ.);
- si estendono ai mobili registrati alcune disposizioni del diritto delle successioni relative ai beni immobili (artt. 507, 509, 518 e 534 cod. civ.).

2.7 La nave e l'aeromobile come oggetto di comproprietà

La nave e l'aeromobile possono appartenere ad una sola persona (fisica o giuridica) ovvero ad una pluralità di soggetti. In questo secondo caso si ha una comproprietà.

La comproprietà di nave e aeromobile costituisce una forma di comunione del codice civile, qualificata dalla particolare natura dell'oggetto, ed in ragione di ciò è soggetta ad una disciplina speciale, ispirata da un *favor* per la conservazione del bene e per la sua destinazione al traffico[34]. La comproprietà della nave è disciplinata dagli artt. 258-264 del codice della navigazione, i quali sono applicabili, in virtù del richiamo operato dall'art. 872 cod. nav., anche alla comproprietà dell'aeromobile, fatta eccezione per l'art. 258. La disciplina speciale è integrata dalle norme del codice civile relative alla comunione in generale (artt. 1100-1116 cod. civ.). Ai sensi dell'art. 1 cod. nav., che stabilisce la gerarchia delle fonti del diritto della navigazione, la disciplina generale della comunione trova applicazione solo ove manchino norme speciali che possano applicarsi in via diretta ovvero analogica.

Controversa in dottrina è la disciplina da applicarsi alla comproprietà della nave in costruzione, in assenza di una normativa espressa sul punto.

La dottrina più attenta[35] ritiene che, proprio in virtù del disposto dell'art. 1 cod. nav., debba farsi ricorso all'applicazione analogica del diritto speciale, prima che ricorrere al diritto comune. Alla base di ciò vi è l'identità di *ratio* delle due fattispecie di comproprietà di nave perfetta e di nave in costruzione, sussumibile da riferimenti esegetici, come ad esempio l'art 242 cod. nav., che parla di carati con riguardo alla nave in costruzione, e da ragioni sostanziali, come il fatto che il regime speciale sia più confacente con le caratteristiche e la natura del bene nave, sia essa *perfecta* ovvero *in fieri*.

Altra dottrina[36] ritiene invece che non si possa ricorrere all'analogia, mancando la *eadem ratio*, e che pertanto alla comproprietà di nave in costruzione si debbano applicare le norme del codice civile relative alla comunione in generale.

Le quote di partecipazione nella proprietà della nave sono espresse in carati. L'intera nave è divisa in ventiquattro carati, i quali sono ulteriormente divisibili in frazioni (art. 258 cod. nav.). Tale partizione in un numero fisso di quote risponde ad una regola tradizionale, giustificata dalla natura della nave quale bene giuridicamente indivisibile. Ai sensi dell'art. 1101 cod. civ., i carati si presumono uguali e il concorso

[34] In questo senso SCIALOJA, *Corso di diritto della navigazione*, Roma, 1943, pag. 299.
[35] Cfr. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo Secondo*, Milano, 1987, pag. 1369 ss.
[36] Cfr. LEFEBVRE D'OVIDIO – PESCATORE – TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2011, pag. 261; MANCUSO, *Istituzioni di diritto della navigazione*, Torino, 2008, pag. 178.

dei partecipanti nei vantaggi e negli oneri della comunione è in proporzione delle rispettive quote.

La dottrina ha sottolineato che «dal punto di vista giuridico il carato non offre alcuna particolarità che lo distingua da una quota di proprietà di un bene comune indivisibile»[37].

L'aeromobile è invece diviso in quote, che possono anche non essere uguali. L'art. 872 cod. nav. infatti non richiama l'art. 258 cod. nav. in materia di carati. Tuttavia alle quote di comproprietà dell'aeromobile si applicano in tutto le norme relative ai carati.

Quote e carati possono essere oggetto di espropriazione e misure cautelari, come espressamente previsto dagli artt. 644 e 1056 cod. nav.

In dottrina si discute circa la libera alienabilità dei carati da parte dei singoli comproprietari.

Una tesi[38] afferma che il caratista non possa disporre del proprio diritto senza il consenso della maggioranza[39]. Tale principio è desunto dall'applicazione analogica dell'art. 263 cod. nav., il quale, differentemente rispetto all'art. 2825 cod. civ., che prevede la libera ipotecabilità delle quote da parte dei rispettivi proprietari, subordina l'ipotecabilità dei singoli carati ad una decisione della maggioranza. La dottrina in questione ritiene che la *ratio* di tale norma sia quella di evitare l'ingresso di estranei nella comunione, che potrebbe verificarsi in caso di vendita all'asta dei carati ipotecati, rimettendo ad una volontà qualificata la valutazione degli atti che possano produrre mutamento di uno dei comproprietari. Tale dottrina pertanto sostiene che, a maggior ragione (*a fortiori*), l'assenso della maggioranza debba essere richiesto in caso di alienazione volontaria della quota. La disciplina specifica del codice della navigazione sarebbe pertanto in contrasto con quella generale del codice civile, in ordine alla disponibilità della quota da parte del comproprietario.

L'orientamento preferibile[40] sostiene invece che il comproprietario possa disporre liberamente dei carati di sua spettanza, non essendovi, nel sistema del diritto speciale, alcuna norma che deroghi all'art. 1103 cod. civ., che prevede che ciascun partecipante

---

[37] Così SCIALOJA, *ult. cit.*, pag. 300.

[38] Cfr. LEFEBVRE D'OVIDIO – PESCATORE – TULLIO, *ult. cit.*, pag. 262; PESCATORE, *Comproprietà della nave e dell'aeromobile e società di armamento*, in *Enc. dir.* VIII/1961, pag. 143.

[39] In questo senso anche Cass. 14 novembre 1981, n. 6039, in *Giust. civ.* 1982, I, pag. 1606.

[40] Cfr. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo Secondo*, Milano, 1987, pagg. 1355 ss.; MANCUSO, *Istituzioni di diritto della navigazione*, Torino, 2008, pagg. 175 ss.; GRIGOLI, *Il regime dei beni nella sfera nautica, Volume II*, Bologna, 2002, pagg. 586 ss.

alla comunione può disporre del suo diritto e cedere ad altri il godimento della cosa nei limiti della sua quota.

Si afferma che l'art. 263 cod. nav. è norma eccezionale, rispetto al diritto comune, e come tale non suscettibile di applicazione analogica. Secondo tale orientamento, la *ratio* della disposizione non è la tutela dei comunisti dall'ingresso in comunione di soggetti estranei, bensì l'affidamento alla maggioranza di una decisione che investe gli interessi comuni, i quali possono essere pregiudicati dall'ipoteca parziale che, oltre a ripercuotersi sull'intera nave (stante l'indivisibilità della stessa), potrebbe ostacolarne la vendita o l'ipotecabilità integrale. Si osserva, infatti, che esistono situazioni nelle quali la maggioranza dei comproprietari non ha il potere di impedire l'ingresso di estranei nella comunione, come, ad esempio, nel caso di esecuzione forzata su istanza del creditore particolare di uno dei comproprietari, il quale si aggiudichi la quota subentrando al debitore[41].

La dottrina in esame, ancora, a sostegno delle proprie conclusioni, sottolinea come nel codice di commercio abrogato fosse espressamente prevista la libera alienabilità del carato, nonché la sua ipotecabilità, e ritiene poco plausibile che, nel codice della navigazione, mentre è stata espressamente esclusa l'ipotecabilità senza consenso della maggioranza, ci si sia scordati di prevedere tale preclusione anche in materia di alienazione[42]. Sembra pertanto che il legislatore speciale, in questo caso, non avendo previsto nulla, non abbia inteso derogare al principio generale di cui all'art. 1103 cod. civ., che prevede, per ciascun partecipante alla comunione, il potere di disporre liberamente della sua quota.

Si può pertanto affermare che la facoltà di disposizione dei carati da parte dei rispettivi proprietari sia incomprimibile, se non mediante patto intercorrente tra i comproprietari ovvero deliberazione presa dalla maggioranza a tutela dell'interesse comune, che stabiliscano l'indisponibilità dei carati[43]. Simili conclusioni non possono trarsi, invece, con riferimento alla fase dinamica della comproprietà navale, in cui la gestione del bene comune avvenga mediante la costituzione di una società d'armamento. In questo caso il comproprietario non ha la facoltà di alienare liberamente i carati di sua spettanza, giacché, secondo i principi generali delle società

[41] Cfr. MANCUSO, *ult. cit.*, pag. 176.
[42] Cfr. RIGHETTI, *ult. cit.*, pag. 1357.
[43] In questo senso: RIGHETTI, *ult. cit.*, pag. 1356; GRIGOLI, *ult. cit.*, pag. 587.

personalistiche, la sostituzione del socio non è libera, ma subordinata al consenso degli altri soci[44].

Nel caso in cui il caratista decidesse di alienare le quote di sua proprietà, gli altri comproprietari non saranno titolari di alcun diritto di prelazione, se non nell'ipotesi di comunione a titolo ereditario, in cui potrà applicarsi il cosiddetto retratto successorio, previsto dall'art. 732 cod. civ.; norma che deve ritenersi applicabile anche nell'ambito del diritto della navigazione, stante la mancanza di diposizioni speciali sul punto[45].

Per quanto riguarda la comproprietà di aeromobile, l'unica norma speciale è costituita dalla previsione di cui all'art. 873 cod. nav., secondo il quale il comproprietario non può, senza il consenso di tutti gli altri comproprietari, vendere la sua quota a stranieri. A sostegno della tesi che considera liberamente alienabile la quota di comproprietà di nave o aeromobile, si afferma, inoltre, come tale ultima disposizione, dettata per la materia aeronautica, non avrebbe ragione d'esistere se non vi fosse come principio generale quello della libera disponibilità della quota[46].

Nella comproprietà navale è dato maggior rilievo, che nella comunione civile, ai poteri della maggioranza. Tale rafforzamento è giustificato dal fine di rendere più agevole lo svolgimento della comunione e, al contempo, garantire i diritti dei comproprietari. Ai sensi dell'art. 259 cod. nav., la maggioranza dei caratisti, formata dal voto dei comproprietari che rappresentano complessivamente più di dodici carati, vincola la minoranza per tutto ciò che concerne l'interesse comune dei comproprietari, salvo che nei casi espressamente stabiliti. Viene meno pertanto, nella disciplina speciale, la tradizionale distinzione, propria del diritto comune, tra atti di ordinaria e straordinaria amministrazione.

Il terzo comma dell'art. 259 cod. nav., poi, regola in modo «originale ed opportuno»[47] il caso in cui la maggioranza sia detenuta da un solo caratista, introducendo una parziale deroga alla regola della collegialità.

L'art. 260 cod. nav. introduce una limitazione al potere vincolante della maggioranza semplice, prevedendo, per le innovazioni o riparazioni che importino spese eccedenti la metà del valore della nave, accertato dal Registro italiano navale o dall'ispettorato compartimentale ovvero in altro modo convenuto da tutti i comproprietari, che la

---

[44] In questo senso RIGHETTI, *La compravendita di nave*, Padova, 1961, pag. 41.
[45] Cfr. RIGHETTI, *ult. cit.*, *loc. ult. cit.*
[46] Cfr. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo Secondo*, Milano, 1987, pag. 1356 alla nota n. 17.
[47] Così SCIALOJA, *ult. cit.*, pag. 300.

deliberazione debba essere presa con una maggioranza qualificata di almeno sedici carati. In questo caso i dissenzienti hanno il diritto di chiedere lo scioglimento della comunione, salva, per gli altri proprietari, la facoltà di acquistare le loro quote.

Nel caso una deliberazione non possa essere adottata, per difetto delle maggioranze richieste dagli artt. 259 e 260, l'art. 261 cod. nav. attribuisce al tribunale nella cui circoscrizione è l'ufficio d'iscrizione il potere di provvedere nell'interesse comune, su domanda di uno o più caratisti.

La maggioranza di sedici carati è richiesta anche per la deliberazione di ipotecare la nave (art. 262 cod. nav.). Ove tale maggioranza non venga raggiunta, l'ipoteca può essere costituita solo con l'autorizzazione del tribunale, sentiti i dissenzienti.

Il consenso di tutti i comproprietari è invece richiesto per la vendita della nave (art. 264 cod. nav.). La vendita può tuttavia essere autorizzata dal tribunale, sentiti i dissenzienti, su domanda di tanti comproprietari che rappresentino almeno la metà dei carati, ovvero, in caso di gravi e urgenti motivi, su domanda di tanti comproprietari che rappresentino almeno un quarto dei carati.

3. I soggetti del negozio: particolarità della disciplina speciale

3.1 Legittimazione alla vendita e poteri del comandante della nave

La nave e l'aeromobile non possono essere venduti che dal proprietario, direttamente o a mezzo di rappresentante (artt. 311 e 894 cod. nav.). Tuttavia il codice della navigazione prevede un'ipotesi eccezionale nella quale la legittimazione a contrarre viene riconosciuta in capo a un soggetto diverso dal proprietario della nave, benché non sia munito di mandato a vendere. L'art. 311 cod. nav., dopo aver disposto che il comandante non possa vendere la nave senza mandato speciale del proprietario, consente, tuttavia, che, laddove durante il viaggio si verifichi un caso di estrema urgenza, il comandante abbia la facoltà di procedere all'alienazione della nave, previa autorizzazione dell'autorità giudiziaria territorialmente competente, che ha il compito di accertare l'assoluta innavigabilità del mezzo e di prescrivere le modalità della vendita.

L'autorità competente a emettere il provvedimento che autorizza il comandante alla vendita è, a norma dell'art. 315 cod. nav., il presidente del tribunale, nel territorio dello Stato, e l'autorità consolare, all'estero.

La prima parte dell'art. 311 cod. nav., che costituisce la regola generale, pone un divieto, escludendo la rappresentanza, da parte del comandante, in merito alla vendita della nave. Si tratta di un precetto tradizionale[48], ed in linea con il principio generale del diritto comune, secondo il quale, di regola, solo il titolare di un diritto soggettivo ha il potere di disporne. Soltanto se debitamente autorizzato dal proprietario, mediante un mandato speciale, il comandante potrà procedere all'alienazione del mezzo. Si tratterà, in questo caso, di rappresentanza volontaria.

La seconda parte della norma in esame costituisce invece l'eccezione alla suddetta regola, permettendo che il comandante, al verificarsi di determinate condizioni, possa

[48] *Ordonnance de la marine*, 1861, II, Tit. 1, art. XIX; cod. comm. 1882, art. 513.

essere legittimato alla vendita della nave. Tale disposizione, anch'essa di origini risalenti, è nata per le ipotesi nelle quali l'armatore era anche proprietario della nave, e si è mantenuta, per la forza della tradizione, anche per le ipotesi, più frequenti oggigiorno, in cui proprietà e armamento appartengono a soggetti distinti[49].

In base a tale ultima disposizione il comandante potrà procedere all'alienazione del mezzo nautico, ove sussistano tre condizioni: durante il viaggio si sia verificato un caso di estrema urgenza; la nave si trovi in stato di innavigabilità assoluta; sia intervenuta l'autorizzazione da parte dell'autorità competente, che, dopo aver accertato tale innavigabilità e apprezzato le ragioni di estrema urgenza, abbia prescritto le modalità della vendita.

L'istituto in esame, che costituisce una singolarità del diritto speciale, realizzando uno «sdoppiamento»[50] tra titolarità ed esercizio del diritto di proprietà, ha perduto, nel corso degli anni, gran parte della propria importanza, in virtù dell'avvento dei moderni e tecnologici sistemi di comunicazione, che rendono possibile il ricevimento di pronte istruzioni da parte del proprietario della nave. Appare pertanto giustificata la mancata estensione dell'istituto stesso nell'ambito della navigazione aerea. La vendita dell'aeromobile da parte del comandante potrà pertanto avvenire solo su mandato speciale del proprietario, come stabilisce l'art. 894 cod. nav. Ciò non esclude, però, che, in taluni casi di estrema necessità, il comandante dell'aeromobile possa agire per il meglio, in forza delle regole sulla *negotiorum gestio*[51]. In quanto norma eccezionale, poi, l'art. 311, secondo comma, cod. nav. non sembra potersi applicare con riferimento ad altre tipologie di negozi traslativi di nave.

Si segnala, poi, che, a differenza dell'abrogato codice di commercio (art. 513), che imponeva in ogni caso, nell'ipotesi in esame, la forma della vendita ai pubblici incanti, il codice della navigazione lascia libero il giudice di decidere circa le modalità dell'alienazione. Pertanto è possibile che essa abbia luogo anche a trattative private e per mezzo di un mediatore (*shipbroker*).

---

[49] Cfr. SPASIANO, *Comandante della nave o dell'aeromobile*, in *Enc. dir.* VII/1960, pag. 696.
[50] Così DOMINEDÒ, *La vendita nautica*, in *Riv. dir. nav.* 1962, pag. 14.
[51] In questo senso SCIALOJA, *ult. cit.*, pag. 323.

3.2 *Segue*. Natura giuridica dell'eccezionale istituto previsto dall'art. 311 cod. nav.

In merito alla natura giuridica dell'istituto previsto dalla seconda parte dell'art. 311 cod. nav. non vi è una totale chiarezza a livello dottrinale. Ciò fa sì che, nonostante siano scarse le applicazioni pratiche dell'eccezionale figura in esame, resti vivo l'interesse giuridico che essa suscita.

Un primo orientamento ritiene ci si trovi di fronte ad un'ipotesi di *negotiorum gestio*, giustificata dalla lontananza e da straordinarie ragioni di necessità ed urgenza[52].

La dottrina in questione[53] pone l'accento sul carattere eccezionale della figura in esame, sottolineando come l'art. 311 cod. nav., nel suo precetto fondamentale, vieti la rappresentanza in merito alla vendita della nave da parte del comandante, anche qualora le due figure di armatore e proprietario del mezzo siano in capo al medesimo soggetto. Ove poi si verificasse l'ipotesi prevista dalla seconda parte della norma, tale divieto verrebbe meno, nel senso che il comandante sarebbe libero di agire volontariamente, trasformandosi in gestore di affari altrui, non essendovi un obbligo legale di procedere alla vendita. Si evidenzia, infatti, come la vendita della nave non possa rientrare nell'ambito dei poteri-doveri di cui è investito il comandante, a tutela dell'interesse al buon fine e alla salvezza della spedizione, dal momento che quest'ultima, stante l'assoluta innavigabilità della nave, si è conclusa con un insuccesso. Inoltre, essendosi risolto il contratto di arruolamento ai sensi dell'art. 343 n. 1 cod. nav., il comandante non può dirsi più tale e tutti gli obblighi gravanti su di lui rispetto a tutti i soggetti interessati alla spedizione, compreso l'armatore, sono venuti meno. Pertanto, secondo l'opinione qui esposta, non vi è motivo di ritenere come possa permanere, in capo al comandante (o meglio all'ex-comandante), il solo obbligo di procedere alla vendita, essendo cessati tutti gli altri obblighi cui era gravato in virtù del ruolo che ricopriva. Secondo la tesi in esame, quindi, l'art. 311 cod. nav., nella sua seconda parte, attribuisce al comandante una facoltà, senza prevedere alcun obbligo, e pertanto egli viene lasciato libero di decidere se rivolgersi o meno all'autorità competente al fine di ottenere l'autorizzazione alla vendita.

---

[52] Cfr. SCIALOJA, *ult. cit.*, pag. 323; nello stesso senso RIGHETTI, *La compravendita di nave*, Padova, 1961, pag. 40.

[53] Cfr., sul punto, RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo Secondo*, Milano, 1987, pagg. 1759 ss.

Un'altra opinione[54] sostiene che il comandante non agisca quale gestore di negozio, ma in qualità di rappresentante legale del proprietario, giacché vi sarebbe un obbligo, in capo allo stesso, di procedere all'alienazione del mezzo. Non si ravvisa, però, un obbligo generico di curare gli interessi del proprietario, poiché, in virtù del contratto di arruolamento, il comandante è obbligato nei confronti dell'armatore. Anche laddove quest'ultimo sia proprietario del mezzo nautico, il potere del comandante di vendere la nave non potrà essere considerato come un potere di rappresentanza derivante dal rapporto di lavoro (cd. lavoro gestorio[55]). Presupposto per l'applicabilità dell'art. 311 cod. nav. è, infatti, lo stato di assoluta innavigabilità della nave, che comporta, come sopra esaminato, la risoluzione di diritto dello stesso contratto di arruolamento, e, di conseguenza, il venir meno dell'obbligo di custodia e conservazione della nave che il comandante ha nei confronti dell'armatore.

È invece il presupposto dell'estrema urgenza che, ad avviso di tale dottrina, costituisce l'elemento che qualifica il potere del comandante ad un tempo come dovere. L'obbligo per il comandante di alienare il mezzo, ove sussistano le condizioni previste dalla norma, sarebbe posto pertanto dallo stesso art. 311 cod. nav., la cui *ratio* sarebbe quella di tutelare l'interesse del soggetto sul quale ricadono le conseguenze dell'innavigabilità, e perciò il proprietario[56]. Le condizioni in base alle quali si può ricorrere all'ipotesi di cui alla seconda parte dell'art. 311 cod. nav., riguardano, infatti, l'attitudine della nave stessa a conservare la qualifica di bene, e si riflettono sulla sfera giuridica del proprietario[57].

Riassumendo, secondo la tesi in esame, l'istituto costituisce un eccezionale caso di rappresentanza legale, posta nell'interesse del rappresentato, ed il cui esercizio è subordinato all'ottenimento del provvedimento autorizzativo da parte dell'autorità competente, che pone in essere un controllo sul concorso delle circostanze previste dalla fattispecie.

Un terzo orientamento, invero minoritario, ritiene invece che, nell'ipotesi eccezionale di cui all'art. 311 cod. nav., il comandante sia legittimato alla vendita, non già in forza di un potere rappresentativo proprio, e nemmeno quale gestore di negozio, bensì nel

---

[54] Cfr. SPASIANO, *ult. cit.*, pagg. 696 ss.; LEFEBVRE D'OVIDIO – PESCATORE – TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2011, pag. 324; nello stesso senso MANCUSO, *Istituzioni di diritto della navigazione*, Torino, 2008, pag. 175 alla nota n. 24.

[55] Cfr. SANTORO-PASSARELLI, *Dottrine generali del diritto civile*, Napoli, 1966, pag. 273.

[56] In questo senso SPASIANO, *ult. cit.*, pag. 697.

[57] In questo senso LEFEBVRE D'OVIDIO – PESCATORE – TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2008, pag. 334.

senso che egli sia chiamato dalla legge ad adire l'autorità giudiziaria, la cui volontà è capace di surrogarsi alla volontà del privato, autorizzando la vendita del mezzo e prescrivendo le modalità della stessa[58]. La tesi in esame configura l'istituto come un'ipotesi di legittimazione nascente da un modo d'essere del soggetto verso altri soggetti, ossia da un rapporto di preposizione al bene, e non da un modo d'essere del soggetto in sé per sé considerato.

La teoria in esame non sembra però chiarire appieno la questione, giacché l'oggetto della discussione deve vertere qui sul carattere spontaneo o vincolato dell'attività del comandante, piuttosto che riguardare la natura o il contenuto del provvedimento dell'autorità. L'orientamento in questione, che esclude la volontarietà e configura un obbligo in capo al comandante, sembra, invero, ricondursi all'opinione di chi inquadra la disposizione della seconda parte dell'art. 311 cod. nav. nell'ambito della rappresentanza legale. Si tratterebbe quindi di un caso di rappresentanza *ex lege*, ed il fatto che debba intervenire l'autorizzazione dell'autorità non ne muta la natura giuridica, in quanto è ben possibile che l'esercizio del potere rappresentativo sia subordinato all'emanazione di un provvedimento autorizzativo, similmente a quanto accade in altre ipotesi di rappresentanza legale (ad es. art. 320 cod. civ.).

A nostro avviso, per risolvere la questione, sembra opportuno avere riguardo all'interesse tutelato dalla norma in esame, dal momento che, affinché vi sia rappresentanza legale, è necessario che la sostituzione di un soggetto ad un altro nell'attività giuridica destinata a produrre effetti per quest'ultimo sia giustificata dall'esigenza di tutela di un interesse che l'ordinamento considera superiore rispetto all'interesse dei singoli interessati[59]. Così è nella rappresentanza *ex lege* dell'armatore da parte del comandante, in cui è sempre presente l'interesse al buon fine della spedizione[60], ed anche nella previsione di cui all'art. 310 cod. nav., che fa espresso riferimento alle «spese necessarie per la spedizione» e configura un'ipotesi eccezionale di rappresentanza legale, da taluni assimilabile alla fattispecie qui in esame[61]. Tale interesse superiore, invece, come sopra evidenziato, non si riscontra nell'ipotesi di cui all'art. 311 cod. nav., in quanto l'innavigabilità della nave ha comportato la fine del viaggio e l'insuccesso della spedizione. A tal proposito, non

[58] Cfr. DOMINEDÒ, *ult. cit.*, *loc. ult. cit*.
[59] Cfr. SANTORO-PASSARELLI, *ult. cit.*, pagg. 276 ss.
[60] In questo senso SPASIANO, *ult. cit.*, pag. 694; cfr. anche RIGHETTI, *ult. cit.*, pagg. 1741 ss.
[61] Cfr. LEFEBVRE D'OVIDIO – PESCATORE – TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2011, pag. 324; SPASIANO, *ult. cit.*, pag. 697.

sembra si possa ravvisare alcun interesse superiore tutelato dalla norma in esame, e nemmeno l'esigenza di far fronte a situazioni di estrema urgenza, assunta come fonte di obbligo da coloro che sostengono la tesi della rappresentanza legale, sembra sufficiente a giustificare una tale compressione della sfera giuridica del proprietario della nave, ed a privarlo del potere di disporre del suo diritto nella maniera che ritiene più opportuna. L'estrema urgenza è solamente un presupposto per l'applicazione della seconda parte dell'art. 311 cod. nav., essendo necessaria per l'ottenimento dell'autorizzazione alla vendita della nave da parte del comandante. Essa è strettamente collegata alla lontananza e all'impossibilità di comunicazione con il proprietario, elementi che vengono apprezzati dall'autorità competente al fine dell'emanazione del provvedimento autorizzativo, ma non rientra nel novero degli interessi superiori, in vista dei quali la legge conferisce al comandante poteri che sono al tempo stesso dei doveri, e che configurano ipotesi di rappresentanza legale.

L'interesse tutelato dall'art. 311 cod. nav. è, invece, solamente quello del proprietario della nave, ed il potere conferito al comandante ha origini tradizionali e pratiche, «senza il fine di tutela d'interessi superiori»[62]. Nella prima parte della norma risulta chiaro, infatti, come la rappresentanza legale del proprietario, in merito alla vendita della nave, sia da escludersi, dovendo il proprietario essere libero di disporre come meglio crede del suo diritto. Ma anche la disposizione prevista dalla seconda parte dell'articolo in esame è stabilita a tutela del proprietario, il quale, data la situazione di estrema urgenza, non è in grado di comunicare col comandante al fine di fornirgli pronte indicazioni.

La seconda parte della norma in esame costituisce, come si è detto, un'eccezione alla regola generale stabilita nella prima parte di detto articolo, e pertanto deve essere interpretata nel senso meno gravoso per il proprietario e meno restrittivo della sua libertà di disporre del suo diritto. Non sembra corretto, quindi, ritenere che tale disposizione ponga un obbligo in capo al comandante di procedere alla vendita della nave, perché, se così fosse, al verificarsi dei presupposti previsti dalla norma, il proprietario sarebbe sempre privato del potere di disporre del diritto di cui è titolare. In conclusione, secondo il nostro avviso, è da accogliersi la teoria che inquadra la fattispecie in oggetto nell'ambito della gestione di affari (art. 2028 ss. cod. civ.), in base alla quale il comandante potrà decidere per il meglio, avendo riguardo a ciò che

[62] Così RIGHETTI, *ult. cit.*, pag. 1731.

possa essere più opportuno per lo stesso proprietario, che si trova momentaneamente in una situazione di impedimento nell'esercizio del suo diritto. In tal caso, quindi, l'estrema urgenza, che presuppone la lontananza e l'impossibilità di comunicazione, è l'elemento che determina tale impedimento, e fa sì che il proprietario non sia momentaneamente in grado di provvedere da sé riguardo ad un'eventuale alienazione della nave innavigabile.

3.3 Trasferimento di nave e aeromobile da parte dei comproprietari

L'art. 264 cod. nav. prevede che, di regola, la vendita della nave da parte dei comproprietari debba essere deliberata all'unanimità. Altrimenti si tratterà di semplice vendita di carati[63], che, come abbiamo visto[64], deve ritenersi libera e non soggetta a limitazioni.

Tuttavia, la stessa norma prevede che la maggioranza dei caratisti possa acquisire giudizialmente la legittimazione alla vendita del mezzo nautico, nonostante il dissenso di alcuni comproprietari. L'articolo in questione dispone, infatti, che, su istanza di tanti comproprietari che rappresentino almeno la metà dei carati, il tribunale, sentiti i dissenzienti, possa autorizzare la vendita della nave.

Ove poi ricorrano gravi e urgenti motivi, l'art. 264 cod. nav. prevede che l'autorizzazione alla vendita possa essere data anche su domanda di tanti comproprietari che rappresentino almeno un quarto dei carati, sentiti in contraddittorio i dissenzienti.

La dottrina[65] ha sottolineato come tale norma possa trovare applicazione anche in presenza di una precedente pattuizione dei comproprietari in senso contrario, a differenza di quanto espressamente previsto dall'art. 495 dell'abrogato codice di commercio, che precludeva la possibilità di ottenere la predetta autorizzazione alla vendita nel caso di convenzione contraria anteriore.

---

[63] In questo senso RIGHETTI, *La compravendita di nave*, Padova, 1961, pag. 41.
[64] Vedi *supra*, 2.7.
[65] Cfr. RIGHETTI, *ult. cit.*, pag. 42.

Il tribunale, al fine del rilascio dell'autorizzazione, compie sempre una valutazione sull'opportunità della vendita con riferimento all'interesse comune. Nel secondo caso, è chiamato ad accertare anche la fondatezza dei gravi e urgenti motivi.

In entrambi i casi il procedimento per il rilascio dell'autorizzazione è di volontaria giurisdizione, e la previsione di un limitato contraddittorio non muta la natura di tale procedimento[66]. Il tribunale decide con decreto e la vendita deve essere fatta all'incanto.

La norma in esame, che si pone in deroga alla disciplina di diritto comune sulla comproprietà, costituisce anch'essa un'espressione del rafforzamento dei poteri della maggioranza previsto dal legislatore in materia di comproprietà navale e aeronautica, in vista dell'interesse al raggiungimento di una forma di comunione che renda più agevole l'esercizio della navigazione. Tale interesse alla navigazione giustifica, in questo caso, la possibilità di alienazione della nave quando, per contrasti fra caratisti o per altri motivi, si rendesse opportuno il trasferimento[67].

Le considerazioni sopra effettuate devono valere anche nel caso di alienazione di aeromobile oggetto di comproprietà, stante il richiamo operato dall'art. 872 cod. nav., che rinvia anche all'art. 264 cod. nav. qui trattato.

Si rammenta, da ultimo, che, data la particolare natura di navi e aeromobili quali beni materialmente indivisibili, la vendita è l'unico modo nel quale può attuarsi lo scioglimento della comunione avente ad oggetto tali mezzi di trasporto.

3.4 Trasferimento di nave a stranieri

Particolari norme sono dettate dal codice della navigazione in relazione al trasferimento della nave o di carati a soggetti stranieri non comunitari. Sono previsti limiti alla libertà negoziale, nell'interesse alla conservazione della nazionalità italiana della nave, nonché nell'interesse di terzi che possano subire pregiudizio dal mutamento di bandiera.

Per quanto riguarda la partecipazione di soggetti stranieri non comunitari alla comproprietà di nave italiana, l'art. 158 cod. nav., prevede che, qualora tale

[66] In questo senso SCIALOJA, *Corso di diritto della navigazione*, Roma, 1943, pag. 302.
[67] Cfr. SCIALOJA, *ult. cit.*, *loc. ult. cit*.

partecipazione raggiunga i dodici carati, ma non superi i diciotto, le quote in eccedenza debbano essere trasferite a persone fisiche o giuridiche o società che si trovino nelle condizioni prescritte dall'art. 143, primo comma, lettera a), cod. nav., per tanti carati quanti sono quelli che hanno determinato l'eccedenza, entro il termine di sei mesi dal giorno in cui l'eccedenza stessa si è verificata.

Trascorso inutilmente detto termine, senza che la cessione abbia avuto luogo, l'ufficio di iscrizione promuove la vendita giudiziale dei carati che hanno determinato l'eccedenza, fino a concorrenza del numero necessario a ristabilire i requisiti di nazionalità, a cominciare dalle quote che per ultime hanno concorso all'eccedenza.

In base all'art. 159 cod. nav., poi, quando la partecipazione di soggetti privi dei requisiti di cui all'art. 143, primo comma, lettera a), superi i diciotto carati, l'ufficio di iscrizione della nave dovrà promuovere senza indugio il procedimento di dismissione della bandiera e di cancellazione della nave dal registro di cui all'art. 156 cod. nav. Se le condizioni previste da quest'ultimo articolo per la dismissione di bandiera non si verificano, l'ufficio di iscrizione dovrà procedere alla vendita giudiziale dell'intera nave, quando la partecipazione straniera ha raggiunto la totalità, oppure dei singoli carati che hanno determinato l'eccedenza secondo quanto disposto dall'art. 158, comma terzo, cod. nav.

Come sottolineato da illustre dottrina[68], dal sistema normativo si evince come la vendita di carati a stranieri sia perfettamente valida ed efficace, nonostante possa portare, nel caso in cui l'alienazione di quote oltrepassi il limite legale, all'attivazione di un meccanismo espropriativo che impedisca la conservazione della proprietà trasferita ai soggetti non qualificati. Il cessionario straniero diviene, infatti, proprietario pieno ed esclusivo dei carati ceduti, perlomeno per il tempo intercorrente tra l'acquisto e l'esproprio, e ciò in virtù del contratto di alienazione che deve ritenersi produttivo dei suoi effetti naturali. L'eventuale provvedimento dell'autorità che disponga la vendita giudiziale interviene solo successivamente, non potendo porre nel nulla l'avvenuto acquisto con effetti *ex tunc*, né tantomeno togliere al negozio i suoi caratteri di liceità, validità, perfezione ed efficacia.

In caso di vendita dell'intera nave che comporti l'iscrizione in un registro straniero, si deve procedere alla previa dismissione della bandiera italiana, come previsto dall'art. 156 cod. nav. In base a tale norma, il proprietario che intende alienare la nave deve

[68] Cfr. RIGHETTI, *La compravendita di nave*, Padova, 1961, pagg. 75 e 76.

farne dichiarazione all'ufficio di iscrizione, che provvede a dare adeguata pubblicità di tale dichiarazione, invitando gli interessati a far valere i loro diritti entro sessanta giorni. Se entro tale termine sono proposte, presso il medesimo ufficio, formali opposizioni con l'indicazione e la quantificazione dei crediti vantati, o se risulta l'esistenza di diritti reali o di garanzia sulla nave, la cancellazione della nave dal registro d'iscrizione può avvenire solo dopo che l'opposizione sia respinta con sentenza passata in giudicato, o i creditori siano stati soddisfatti o i diritti estinti, ovvero, in mancanza, il proprietario abbia eseguito le provvidenze disposte dall'autorità marittima o da quella preposta alla navigazione interna per i salari dell'equipaggio e per le somme dovute all'amministrazione, e dall'autorità giudiziaria, su domanda della parte più diligente per la salvaguardia degli interessi dei creditori.

Se il procedimento di cancellazione non si conclude entro sei mesi dal termine di scadenza della pubblicazione, questa deve essere ripetuta con le medesime modalità (art. 156, comma 3, cod. nav.).

Il quinto comma dell'articolo in questione prevede poi che, in caso di urgenza, su richiesta del proprietario, l'ufficio possa procedere alla cancellazione della nave anche prima della scadenza del termine entro il quale i creditori possono proporre opposizione. Ciò può avvenire a condizione che dai registri di iscrizione non risulti l'esistenza di crediti o diritti reali o di garanzia, nel qual caso deve risultarne l'avvenuto soddisfacimento o estinzione. Si richiede, inoltre, il deposito di una fideiussione bancaria a garanzia di eventuali diritti non trascritti pari al valore della nave. Tale fideiussione è vincolata al pagamento dei crediti privilegiati nell'ordine indicato dagli artt. 552 e 556 cod. nav., nonché dagli altri diritti fatti valere nel termine previsto di sessanta giorni.

In caso di alienazione che comporti iscrizione della nave in un registro comunitario, è prevista una procedura ulteriormente semplificata, in cui non è contemplata la pubblicazione della dichiarazione del proprietario, né la proponibilità di opposizioni. Secondo il nono comma dell'art. 156 cod. nav., a seguito della dichiarazione del proprietario, l'ufficio di iscrizione procede alla cancellazione della nave dal registro italiano, previo ritiro dei documenti di bordo e dismissione della bandiera, subordinatamente all'assenza o all'avvenuto soddisfacimento o estinzione dei crediti o diritti reali o di garanzia risultanti dalle matricole o dai registri. Della avvenuta cancellazione deve essere data immediata comunicazione ai competenti enti

previdenziali, nonché pubblicità mediante affissione negli uffici del porto ed inserzione nel foglio degli annunci legali.

L'attuale formulazione dell'art. 156 cod. nav., introdotta a seguito delle modifiche apportate dal d.l. 30 dicembre 1997, n. 457, convertito con l. 27 febbraio 1998, n. 30, non prevede più l'autorizzazione del Ministro dei Trasporti alla dismissione della bandiera, che aveva carattere discrezionale, e veniva rilasciata o meno in seguito alla valutazione dell'opportunità del mutamento di bandiera in relazione al pubblico interesse, essendovi la possibilità di un provvedimento di diniego, giustificato dalla tutela di interessi pubblicistici. Il procedimento di dismissione della bandiera e cancellazione della nave dal registro d'iscrizione è oggi orientato prevalentemente alla tutela di interessi di tipo privatistico[69], quali quelli dei creditori del proprietario, che si oppongano alla richiesta di dismissione, o quelli dei titolari di diritti reali o di garanzia sulla nave. Pertanto, al verificarsi delle condizioni previste dall'art. 156 cod. nav., in assenza degli impedimenti ivi contemplati, l'autorità dovrà senz'altro procedere alla dismissione della bandiera e alla conseguente cancellazione della nave dal registro italiano, non essendo più possibile negare il consenso alla dismissione per motivi inerenti alla tutela di interessi nazionali.

Legittimati a proporre opposizione sono i soggetti che possono avere un interesse contrario all'alienazione della nave, i quali vanno identificati nei titolari di diritti reali di godimento (usufrutto) o di garanzia (ipoteca, privilegio speciale) sulla nave, nonché nei titolari di semplici diritti di credito, non assistiti dallo *ius sequelae*, nei confronti del proprietario della nave[70]. Infatti, se la nave cambia nazionalità, il pericolo di perdere le garanzie del credito è comune a tutti i creditori, non potendo sempre il diritto di seguito essere esercitato successivamente al mutamento di bandiera. La legittimazione all'opposizione spetta altresì al fideiussore del proprietario debitore, nonché al locatario ed al noleggiatore della nave.

L'opposizione, secondo la normativa vigente, va promossa presso l'ufficio di iscrizione della nave, che è l'unico competente a occuparsi dell'intero procedimento di dismissione e cancellazione. La modifica legislativa ha così posto fine al dibattito dottrinale sorto durante la vigenza della normativa precedente, che vedeva

[69] In questo senso CARBONE – CELLE – LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo – Attraverso i casi e le clausole contrattuali*, Torino, 2011, pag. 42.

[70] Cfr. RIGHETTI, *ult. cit.*, pag. 76; RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo Secondo*, Milano, 1987, pagg. 1014 ss.; nello stesso senso anche Trib. Trapani 20 marzo 2007, in *Dir. trasp.* 2008, pagg. 505 ss., con nota di MARCHIAFAVA, *Sulla legittimazione all'opposizione alla dismissione di bandiera della nave*.

contrapposta la tesi di chi riteneva che l'opposizione avesse natura amministrativa[71] all'opinione di chi invece propendeva per la natura giurisdizionale della stessa, e sosteneva dovesse essere promossa innanzi all'autorità giudiziaria ordinaria competente[72].

L'opposizione va dunque proposta in sede amministrativa, e sarà poi, normalmente, l'opposto ad avviare un'azione innanzi al giudice ordinario, chiamando in giudizio gli opponenti, ove ritenga che l'opposizione non abbia fondamento[73]. Il tribunale territorialmente competente sarà quello nella cui circoscrizione è situata la sede dell'ufficio di iscrizione della nave[74].

3.5 *Segue*. Le sorti della vendita effettuata in dispregio della procedura di dismissione della bandiera

Nel silenzio della legge, non vi è totale chiarezza circa le sorti e la validità della vendita effettuata in dispregio della procedura di cui all'art. 156 cod. nav. L'argomento è stato oggetto di un acceso dibattito dottrinale, nella vigenza della normativa ante riforma.

Secondo una parte della dottrina, il contratto concluso in assenza dell'autorizzazione un tempo richiesta per la dismissione della bandiera era da considerarsi nullo[75] per illiceità della causa, sussistendo una limitazione del diritto di disposizione sul bene, disposta nel pubblico interesse. Per taluni[76], poi, la nullità sarebbe derivata non tanto dall'illiceità della causa, quanto da una carenza di legittimazione del venditore *ex lege*, determinata dalla violazione di norme di carattere cogente, dati gli interessi da esse tutelati.

---

[71] Cfr. RIGHETTI, *ult. cit.*, pag. 1016.
[72] Cfr. BERLINGIERI, *Corso di diritto marittimo*, Milano, 1981, pag. 15
[73] In questo senso RIGHETTI, *La compravendita di nave*, Padova, 1961, pagg. 76 e 77.
[74] Cfr. Cass. 8 maggio 1998, n. 4715, in *Dir. mar.* 1999, pagg. 780 ss., con nota di SCAPINELLO, *Note sulla opposizione alla dismissione della bandiera*.
[75] Cfr. SCIALOJA, *Corso di diritto della navigazione*, Roma, 1943, pag. 324; DOMINEDÒ, *La vendita nautica*, in *Riv. dir. nav.* 1962, pag. 22. In giurisprudenza: Trib. Napoli 31 dicembre 1969, in *Riv. dir. nav.* 1971, II, pag. 140.
[76] Cfr. PESCATORE, *Nave*, in *Enc. giur.* XX/1990, I, pag. 9.

Altra parte della dottrina[77], ammettendo la possibilità di una sanatoria nella forma di un'autorizzazione successiva, ha parlato, invece, di inefficacia del negozio con riferimento a determinati effetti, e non già di nullità. La nave potrebbe dirsi, pertanto, pur sempre venduta e la proprietà passata in capo all'acquirente, ma, in mancanza della cancellazione della nave dalle matricole nazionali, la vendita potrebbe produrre i suoi effetti solamente nei confronti delle parti, ma non verso i terzi e lo Stato, nei confronti dei quali il venditore rimarrebbe titolare della nave[78].

Tale dottrina ha rilevato come l'autorizzazione, richiesta dalla normativa ante riforma, non riguardasse tanto la vendita, quanto la cancellazione della nave dalle matricole nazionali, non potendo quindi incidere sulla causa del contratto, da ritenersi pienamente lecita, né tantomeno sulla capacità delle parti[79].

Tale provvedimento autorizzativo, quindi, non sarebbe un fondamento della legittimazione negoziale, che permane in capo al proprietario, ma piuttosto un semplice «presupposto oggettivo»[80], con il solo effetto di rimuovere un ostacolo all'esercizio di un diritto, quello di disposizione del bene, già esistente[81]. La mancanza dell'autorizzazione non farebbe venir meno, pertanto, la legittimazione al negozio.

L'opinione in esame, che appare preferibile, sembra potersi sostenere anche in riferimento alla nuova disciplina della dismissione della bandiera. Infatti, le tesi che sostenevano la nullità del negozio, facendo riferimento, per giustificare una così grave sanzione, all'interesse pubblico tutelato dalla norma, oggi appaiono ancor meno fondate, alla luce del fatto che l'istituto ha ormai perduto gran parte della sua rilevanza pubblicistica, essendo volto principalmente alla tutela degli interessi dei creditori. Essendo venuta meno la necessità dell'autorizzazione ministeriale, poi, questa non potrà più essere assunta a fondamento della legittimazione negoziale, come sostenuto in precedenza da parte della dottrina.

La procedura di dismissione della bandiera, prevista dall'art. 156 cod. nav., è finalizzata alla cancellazione della nave dalle matricole, e null'altro è dato evincere da

---

[77] Cfr. RIGHETTI, *ult. cit.*, pagg. 43, 79 e 80.; GAETA, *Nazionalità della nave e dell'aeromobile*, in *Enc. dir.* XXVII/1977, pagg. 777 e 778; RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo Secondo*, Milano, 1987, pagg. 1026 ss. In giurisprudenza: App. Genova 21 aprile 1969, in *Dir. mar.* 1970, pag. 465.

[78] In questo senso RIGHETTI, *La compravendita di nave*, Padova, 1961, pag. 79.

[79] Cfr. RIGHETTI, *ult. cit.*, pag. 43.

[80] Così GAETA, *ult. cit.*, pag. 778.

[81] In questo senso RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo Secondo*, Milano, 1987, pag. 1027.

tale norma se non il fatto che, mancando la dichiarazione del venditore, l'ufficio di iscrizione non potrà cancellare la nave dal registro. La procedura di dismissione concerne quindi la cancellazione, e non la vendita; ed è la cancellazione, e non l'alienazione, ad essere subordinata alla dismissione della bandiera. Pertanto, ove il proprietario procedesse all'alienazione del mezzo nautico senza dar corso al procedimento di dismissione, tale inottemperanza non potrà inficiare la validità del negozio, ma avrà l'effetto di impedire la fuoriuscita del bene dal naviglio nazionale, rimanendo la nave iscritta nelle matricole italiane. Ciò comporterà, come sopra sottolineato, che il venditore sarà considerato ancora proprietario della nave nei confronti dello Stato e dei terzi, e, ove fosse stato anche armatore, continuerà a rispondere delle obbligazioni contratte nell'esercizio della nave[82]. Per non aver ottemperato agli adempimenti prescritti dall'art. 156 cod. nav., sarà, inoltre, inadempiente nei confronti dell'acquirente, che potrà rifiutare la consegna del bene. Quand'anche, poi, il compratore riuscisse a far iscrivere la nave nelle matricole dello Stato estero, questa non potrà mai raggiungere le acque del nostro Paese, perché l'autorità marittima italiana dovrebbe immediatamente dare applicazione all'art. 159 cod. nav., essendo la partecipazione straniera venuta ad interessare l'intera nave, e pertanto dovrebbe procedere alla dismissione di bandiera, ovvero, ove ciò non fosse possibile, disporre la vendita giudiziale a soggetti qualificati[83].

Si segnala, inoltre, la depenalizzazione dell'art. 1184 cod. nav., che prevede solamente una sanzione amministrativa pecuniaria per l'inottemperanza degli adempimenti di cui all'art. 156 cod. nav. Precedentemente tale inosservanza dava luogo ad un reato contravvenzionale, e parte della dottrina vi ricollegava l'ulteriore sanzione della nullità del negozio concluso in assenza di autorizzazione alla dismissione della bandiera.

[82] Cfr. RIGHETTI, *ult. cit.*, pag. 1029.
[83] Cfr. RIGHETTI, *ult. cit.*, *loc. ult. cit.*

3.6 *Segue*. Dismissione della bandiera e sorte dei pesi e oneri gravanti sulla nave

In merito agli effetti del procedimento di dismissione sulla sorte dei pesi e degli oneri gravanti sulla nave, si segnalano opinioni contrastanti.

Una prima dottrina[84] sostiene che, a seguito del regolare esperimento della procedura di dismissione della bandiera, la nave venga venduta all'acquirente straniero libera da ogni diritto o onere altrui, ritenendo, quindi, che tale procedura abbia un effetto di completa liberazione della nave da diritti o pretese di terzi. Tale tesi si fonda su una duplice argomentazione: che la cancellazione della nave dai registri abbia l'effetto purgativo delle garanzie reali ivi iscritte e che la procedura di dismissione sia correlata a quella relativa alla demolizione, per effetto della quale le garanzie sul mezzo vengono meno con la distruzione dello stesso.

Una seconda opinione[85] osserva, in primo luogo, come il codice della navigazione preveda, agli articoli 673 e seguenti, un'apposita procedura per la liberazione della nave dai privilegi e dalle ipoteche da parte del terzo acquirente, e, inoltre, come l'estinzione dei privilegi derivi dal fatto demolizione e non tanto dalla semplice autorizzazione. Quindi, secondo tale tesi, i creditori privilegiati conservano il diritto di seguito e di esecuzione sulla nave, nel periodo intercorrente tra la concessa autorizzazione e l'effettiva distruzione del mezzo.

La dottrina in questione, che, alla luce dei riferimenti normativi, appare maggiormente fondata, ritiene pertanto che la procedura di dismissione della bandiera non produca alcun effetto purgativo, e ne ricava che, mentre le ipoteche si estinguono con la cancellazione della nave dai registri, in quanto viene meno l'essenziale elemento pubblicitario, di carattere costitutivo, la sorte dei privilegi sulla nave dipenderà dalla legislazione dello Stato di nuova iscrizione.

Si segnala, da ultimo, che il comma dieci del nuovo art. 156 cod. nav. dispone che i privilegi sulle navi cancellate dalle matricole nazionali per l'iscrizione nei registri di altro Paese comunitario si estinguono entro un anno dalla data della cancellazione. Tale previsione costituisce una nuova causa di estinzione dei privilegi, distinta da quella generale di cui all'art. 559 cod. nav. lett b), applicabile alle vendite nazionali.

---

[84] Cfr. LEFEBVRE D'OVIDIO, *Trasferimento della nave da una nazionalità all'altra e sue conseguenze giuridiche nel campo dei diritti in re aliena*, in *Riv. dir. nav.* 1959, I, pagg. 208 ss.

[85] Cfr. RIGHETTI, *La compravendita di nave*, Padova, 1961, pag. 80.

Nulla ha disposto, invece, il legislatore, con riguardo alle alienazioni che importino iscrizione della nave in registri di Paesi extracomunitari; pertanto sembrano ancor più fondate le conclusioni della tesi da ultima esposta, dal momento che non è dato ricavare dalla normativa sulla dismissione di bandiera alcun riferimento su un preteso effetto purgativo della dismissione della bandiera.
In conclusione, in base alle considerazioni sopra svolte, appare opportuno fugare ogni dubbio circa la corretta interpretazione dell'art. 163 cod. nav., lettera d), che dispone la cancellazione della nave dalle matricole nazionali quando questa sia stata iscritta in un registro straniero. La dottrina più accorta[86], alla quale ci sentiamo di aderire, ha infatti osservato come tale disposizione non possa trovare applicazione al di fuori dei casi di vendita di urgenza della nave ex art. 311 cod. nav., di vendita giudiziale all'estero o di confisca, cui segua l'iscrizione in un registro straniero. Se l'articolo in questione potesse applicarsi anche al caso di vendita volontaria sarebbe infatti possibile eludere del tutto il procedimento di dismissione della bandiera, ottenendo la cancellazione della nave a seguito della semplice presentazione del certificato attestante la nuova iscrizione in un registro straniero, con notevole pregiudizio per i soggetti tutelati dall'art. 156 cod. nav. Se gli adempimenti previsti in quest'ultimo articolo non sono stati osservati, l'amministrazione dovrà, invece, pur sempre promuovere il procedimento di dismissione ai sensi dell'art. 159 cod. nav., al fine di garantire adeguatamente eventuali creditori o titolari di diritti reali o di garanzia.

3.7 Trasferimento di aeromobile a stranieri

Con riferimento alla materia aeronautica, per quanto riguarda l'alienazione dell'aeromobile che comporti l'iscrizione dello stesso in un registro straniero, il codice della navigazione prevede una procedura di cancellazione dai registri nazionali molto simile a quella prevista per la nave, finalizzata alla tutela degli interessi dei creditori e degli aventi diritti reali o di garanzia sull'aeromobile, ai quali è data la possibilità di proporre formale opposizione alla richiesta di cancellazione (art. 760 cod. nav.).

[86] Cfr. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo Secondo*, Milano, 1987, pagg. 1030 ss., 1334.

In questo caso è l'ENAC il soggetto cui è affidato il procedimento che porta alla cancellazione. Tale ente riceve la richiesta di cancellazione e provvede alla pubblicazione della stessa mediante annotazione nel registro aeronautico nazionale, invitando gli interessati a far valere i loro diritti entro sessanta giorni.

A differenza di quanto accade con riferimento alla materia navale, la richiesta di cancellazione dell'aeromobile può essere presentata anche in un momento successivo rispetto alla nuova iscrizione nel registro straniero, in quanto l'art. 760 cod. nav., alla lettera d), dispone la cancellazione dal registro d'iscrizione quando l'aeromobile «è stato iscritto in un registro di un altro Stato», ed, anzi, sembra far riferimento esclusivamente a quest'ultima ipotesi. Nulla potrà vietare, però, al venditore, di chiedere la cancellazione in via preventiva, al fine di alienare il mezzo ad un soggetto straniero.

Anche nella materia aeronautica, poi, è prevista una procedura semplificata in caso di alienazione che comporti iscrizione in un registro di un altro Stato dell'Unione Europea (art. 760, comma 6, cod. nav.).

Mancano, invece, con riguardo all'aeromobile, disposizioni analoghe agli artt. 158 e 159 cod. nav. dettati per la materia marittima, che regolino in modo specifico le ipotesi in cui la partecipazione straniera nella comproprietà dell'aeromobile superi determinate soglie. Qualora la partecipazione straniera raggiungesse la maggioranza delle quote di proprietà dell'aeromobile, ciò comporterà la perdita dei requisiti di nazionalità, ai sensi dell'art. 757 cod. nav., fatta eccezione per il caso di cui al secondo comma dell'art. 756 cod. nav. Si dovrà quindi avviare la procedura di cancellazione dal registro nazionale, come previsto dalla lettera c) dell'art. 760 cod. nav., poiché, diversamente da quanto accade con riferimento alla nave, non vi è la possibilità per l'autorità di disporre la vendita giudiziale del mezzo, al fine della conservazione della nazionalità italiana.

4. Forma e pubblicità

4.1 Requisiti di forma del negozio traslativo di nave e aeromobile

Gli articoli 249 e 864 cod. nav. prevedono che gli atti costitutivi, traslativi o estintivi di proprietà o di altri diritti reali su navi o aeromobili o loro quote debbano farsi per iscritto a pena di nullità. Tali norme, in linea con l'art. 1350 cod. civ., impongono dunque la forma scritta *ad substantiam* per i negozi giuridici traslativi della proprietà navale e aeronautica, ed innovano rispetto all'abrogato codice di commercio, il quale richiedeva solamente la forma scritta *ad probationem*. Le disposizioni in esame impongono, inoltre, che tali atti, se conclusi all'estero, debbano essere ricevuti dall'autorità consolare. In merito a tale previsione sembra emergere come, per le alienazioni che avvengono all'estero, debba farsi ricorso esclusivamente all'atto pubblico, in quanto la norma fa riferimento espresso alla ricezione dell'atto da parte del console[87], mentre in Italia sia possibile la scelta tra atto pubblico e scrittura privata. La dottrina più attenta[88] ha però rilevato che tale norma trovi applicazione soltanto per le vendite di navi o aeromobili italiani che avvengano all'estero (anche tra soli cittadini italiani) e siano assoggettate alla legge italiana, non potendo essa costituire una norma speciale di conflitto in materia di atti costitutivi, traslativi o estintivi della proprietà o di altro diritto reale sulla nave o sull'aeromobile, in contrasto con le norme di diritto internazionale privato. La stessa dottrina ha poi concluso come, in ogni caso, la mancanza della forma solenne non abbia l'effetto di inficiare la validità dell'atto, ma sia piuttosto un ostacolo per la sua trascrivibilità. L'unica forma imposta *ad substantiam* dalla legge per la validità dell'atto è, pertanto, semplicemente quella scritta.

Il secondo comma dell'art. 249 cod. nav. pone altresì un'eccezione, per la quale il requisito della forma scritta a pena di nullità non è richiesto, allorché si tratti di atti

[87] In questo senso LEFEBVRE D'OVIDIO, *Cenni sulla pubblicità degli atti relativi alla proprietà delle navi*, in *Riv. not.* 1947, pag. 29; SCIALOJA, *Corso di diritto della navigazione*, Roma, 1943, pag. 321.

[88] Cfr. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo Secondo*, Milano, 1987, pagg. 1158 e 1159.

relativi a navi a navi e galleggianti di stazza lorda non superiore alle dieci tonnellate, se a propulsione meccanica, o alle venticinque, in ogni altro caso[89]. Introducendo tale norma il legislatore ha semplificato le formalità relative alla circolazione giuridica delle unità minori, individuate in base ad un criterio quantitativo basato sulla stazza. Pertanto, in questi casi, la forma scritta è richiesta ai soli fini probatori, e la sua mancanza non incide sulla validità del contratto concluso, bensì ha l'effetto di limitare i mezzi di prova esperibili per dimostrare la sussistenza del rapporto negoziale[90].
La giurisprudenza ha, inoltre, ritenuto non sia necessaria la forma scritta quando la vendita non riguardi una nave, bensì i materiali che siano ricavabili dalla sua demolizione, apparendo evidente come tale fattispecie non possa essere regolata dalle norme che presuppongono il permanere dell'integrità della *res*[91].

4.2 Considerazioni generali sul regime della pubblicità navale e aeronautica

La nave e l'aeromobile rientrano nella categoria dei beni mobili registrati, e come tali sono sottoposti ad un regime di circolazione controllata, che si attua mediante un particolare sistema pubblicitario. La pubblicità navale e aeronautica, come sostenuto dalla dottrina[92], non assume una fisionomia unitaria propria, che la distingua dalla pubblicità di diritto comune; tuttavia presenta aspetti tipici e peculiari.
In primo luogo, la pubblicità navale e aeronautica, a differenza di quella immobiliare, è imperniata sulla cosa e non sui soggetti. I registri sono, infatti, tenuti in base ad un criterio reale, e non personale, e gli atti sottoposti a pubblicità vengono registrati con riferimento al nome della nave o al contrassegno dell'aeromobile, e non già al loro proprietario.

---

[89] In linea con il dettato normativo cfr. Cass. 23 dicembre 1999, n. 14474, in *Dir. mar.* 2001, pagg. 1415 ss., con nota di ROMAGNOLI, *La compravendita di imbarcazione di stazza lorda inferiore alle 10 tonnellate se a motore, alle 25 in ogni altro caso o da diporto: aspetti civilistici e conseguenze applicative nell'ambito del regime amministrativo delle navi*.
[90] In questo senso ROMAGNOLI, *Compravendita di nave*, in *Dizionari del diritto privato – promossi da Natalino Irti*, *Diritto della navigazione*, a cura di M. DEIANA, Milano, 2010, pag. 102.
[91] Cfr. Cass 26 ottobre 1960, n. 2901, in GRIGOLI, *La nave nella giurisprudenza*, Milano, 1986, pag. 458.
[92] Cfr. TORRENTE, *Aspetti particolari della pubblicità nel diritto della navigazione*, in *Riv. dir. nav.* 1952, I, pag. 34.

In secondo luogo, la pubblicità navale e aeronautica è a carattere complesso, dal momento che si esplica anche nel campo amministrativo, nonché nei riguardi di categorie di rapporti privati, estranei alla materia della proprietà navale e aeronautica. Tale pubblicità, pertanto, è volta a finalità diverse, sia privatistiche che pubblicistiche. La dottrina[93] ha evidenziato il carattere amministrativo primario delle registrazioni, effettuate principalmente allo scopo di esercitare un controllo sul fenomeno della navigazione, e utilizzate, secondariamente, per la pubblicità dei rapporti di diritto privato. Tale connessione tra registrazione e pubblicità spiega, inoltre, un'ulteriore caratteristica distintiva della pubblicità del diritto della navigazione rispetto alla pubblicità immobiliare, ovvero la responsabilità diretta della pubblica amministrazione in merito a eventuali errori od omissioni cui gli uffici possano incorrere[94].

Per quanto riguarda l'estensione della pubblicità a rapporti privati estranei alla materia della proprietà navale e aeronautica, ci si riferisce alla cosiddetta pubblicità dell'armamento (o dell'esercizio), cioè quella riguardante la dichiarazione di armatore o di esercente e la costituzione della società di armamento. Si suole distinguere, infatti, tra la pubblicità di diritto, concernente l'acquisto di diritti sul bene, dalla pubblicità di fatto, concernente l'assunzione di determinate qualità da parte delle persone rispetto al bene[95]. La pubblicità dell'armamento è tipicamente regolata dal diritto speciale, mentre la pubblicità della proprietà e degli altri diritti reali sul bene viene disciplinata dal diritto speciale e dal diritto comune[96].

Il regime pubblicitario, poi, investe la nave e l'aeromobile ancor prima che essi vengano ad esistenza, in quanto il codice della navigazione prevede un sistema di registrazione anche per i mezzi in costruzione. Nel registro delle navi e degli aeromobili in costruzione viene trascritto non solo il contratto di costruzione, ma devono essere trascritti anche la dichiarazione di costruzione, e gli atti costitutivi, traslativi o estintivi della proprietà o di altri diritti reali su navi e aeromobili in costruzione, nonché l'ipoteca, che può essere concessa fin dal momento in cui della costruzione è presa nota nel registro. Al termine della costruzione, dopo il varo della nave o il collaudo dell'aeromobile, le trascrizioni fatte nei registri delle navi e degli

[93] Cfr. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo Secondo*, Milano, 1987, pag. 1129.
[94] Cfr. TORRENTE, *ult. cit.*, pag. 10.
[95] Cfr. RIGHETTI, *ult. cit.*, pag. 1130; DOMINEDÒ, *La pubblicità della proprietà nautica e il diritto comune*, in *Riv. dir. comm.* 1960, I, pag. 371.
[96] In questo senso RIGHETTI, *ult. cit.*, pag. 1130.

aeromobili in costruzione sono riprodotte nelle matricole delle navi maggiori, nei registri delle navi minori e dei galleggianti, nel registro aeronautico nazionale, nonché annotate sull'atto di nazionalità delle navi maggiori e sul certificato di immatricolazione degli aeromobili. Si osserva, pertanto, come il sistema pubblicitario relativo alle navi e agli aeromobili segue la vita fisica di tali beni, dal momento della loro nascita fino alla loro estinzione[97].

Secondo la più attenta dottrina[98], la pubblicità della nave e dell'aeromobile in costruzione è a carattere anticipato in quanto tutela un diritto reale prima ancora della sua nascita. L'esigenza di tale tutela nasce dal fatto che, per quanto riguarda la nave e l'aeromobile, in base al regime della specificazione, la proprietà della *res nova* non rappresenta un'esplicazione di un diritto preesistente (come avviene invece nell'ambito della proprietà immobiliare), ma costituisce un diritto nuovo ed autonomo, distinto dal diritto di proprietà esistente sui materiali. Il regime di bene mobile registrato comincia pertanto, per le navi e gli aeromobili, ancor prima della loro reale esistenza[99].

Altra caratteristica peculiare della pubblicità navale e aeronautica è data dal procedimento composito attraverso cui essa si attua. Tale procedimento, infatti, consta non solo di trascrizione, ma anche di annotazione sui documenti di bordo.

Tali elementi caratteristici della pubblicità marittima e aeronautica non bastano, però, per sostenere una pretesa autonomia della pubblicità speciale, poiché essa si allontana da quella del diritto comune solo per quanto attiene alla disciplina particolare della materia, non già per quanto concerne la nozione stessa di pubblicità[100]. La pubblicità navale e aeronautica si inquadra pur sempre nell'ambito della disciplina della pubblicità in generale, e deve essere considerata una *species* del più ampio *genus* del diritto pubblicitario comune[101]. Ed infatti, proprio perché appartenente al sistema generale, la pubblicità navale e aeronautica può assumere la natura di pubblicità dichiarativa, che è l'ipotesi ordinaria, ovvero di pubblicità costitutiva e notizia, che costituiscono ipotesi straordinarie.

La pubblicità dichiarativa serve per l'efficacia del negozio *erga omnes*, e non già per la validità dello stesso *inter partes*. Tale pubblicità comporta un duplice ordine di

[97] In questo senso RIGHETTI, *ult. cit.*, pag. 1129.
[98] Cfr. TORRENTE, *ult. cit.*, pagg. 10 ss.; nello stesso senso DOMINEDÒ, *ult. cit.*, pag. 375 e 376.
[99] In questo senso SCIALOJA, *Corso di diritto della navigazione*, Roma, 1943, pag. 292.
[100] In questo senso DOMINEDÒ, *ult. cit.*, pag. 373.
[101] In questo senso RIGHETTI, *La compravendita di nave*, Padova, 1961, pag. 52.

effetti, come stabilito dall'art. 2644 cod. civ. Colui il quale ha trascritto è protetto contro ogni successiva trascrizione, anche se relativa ad atto di data anteriore (efficacia positiva), ma, per converso, in caso di mancato adempimento delle formalità, l'atto di acquisto non è opponibile nei confronti di chi, pur avendo acquistato un diritto sullo stesso bene in data successiva, lo abbia tempestivamente trascritto (efficacia negativa). È opportuno precisare, però, che l'inopponibilità vale soltanto nei confronti dei terzi che abbiano acquistato diritti collidenti sulla cosa, mentre non vale nei confronti di terzi che vantino diritti di altra natura verso il proprietario del bene, come, ad esempio, il diritto al risarcimento del danno[102].

Per il principio della continuità delle trascrizioni, poi, nel caso in cui un atto di acquisto è soggetto a trascrizione, le successive trascrizioni non producono effetto se l'atto anteriore di acquisto non è stato trascritto (art. 2688 cod. civ.).

In conclusione, come sottolineato da autorevole dottrina[103], l'ordinamento della pubblicità navale e aeronautica risulta tracciato dalle norme del codice della navigazione, sorrette ed integrate da quelle generali del codice civile. In proposito, si osserva come gli artt. 2694 e 2695 cod. civ. facciano salve le disposizioni del codice della navigazione e delle leggi speciali richiedenti la trascrizione di atti non contemplati dal codice civile e rimandino alla disciplina speciale per quanto concerne le forme e le modalità delle previste trascrizioni. Il secondo comma dell'art. 2695 cod. civ., poi, determina la gerarchia delle fonti, ponendo al primo rango le norme speciali ed al secondo quelle generali sugli immobili, in quanto applicabili. Tale ultima disposizione costituisce una deroga al principio generale che impone, invece, l'applicazione delle regole riguardanti i beni mobili comuni.

4.3 La pubblicità degli atti relativi alla proprietà ed agli altri diritti reali

Gli artt. 250 e 865 cod. nav. prevedono che gli atti costitutivi, traslativi ed estintivi di proprietà o di altri diritti reali su navi o loro carati o su aeromobili o loro quote, per gli

[102] In questo senso: LEFEBVRE D'OVIDIO – PESCATORE – TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2011, pag. 261; RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo Secondo*, Milano, 1987, pag. 1132.
[103] Cfr. SCIALOJA, *ult. cit.*, pag. 293.

effetti previsti dal codice civile, debbano essere trascritti nelle matricole, per le navi maggiori, nei registri, per le navi minori e i galleggianti, e nel registro aeronautico nazionale, per gli aeromobili. Per le navi maggiori e per gli aeromobili, alla trascrizione si accompagna una correlativa annotazione sull'atto di nazionalità o sul certificato di immatricolazione.

Nelle stesse forme devono essere resi pubblici, inoltre, gli altri atti e le domande per le quali il codice civile richiede la trascrizione (artt. 250, comma 2, e 865, comma 2, cod. nav.).

Per la trascrizione e l'annotazione deve essere presentato uno dei titoli richiesti dall'art. 2657 cod. civ., e cioè sentenza, atto pubblico, scrittura privata con sottoscrizione autenticata o accertata giudizialmente. Nei casi in cui per l'atto da trascrivere non è richiesta la forma scritta, è sufficiente una dichiarazione dell'alienante munita di sottoscrizione autenticata (artt. 252 e 867 cod. nav.).

Insieme con i documenti richiesti dal codice civile, deve essere presentata una nota di trascrizione contenente gli elementi richiesti dal disposto dell'art. 253, comma 2, cod. nav., e precisamente: le generalità delle parti; l'indicazione del titolo; l'indicazione del pubblico ufficiale che ha ricevuto o autenticato l'atto, o dell'autorità giudiziaria che ha pronunciato la sentenza; gli elementi di individuazione della nave o dell'aeromobile; l'eventuale esistenza di termine o condizione.

Quando si tratta di nave maggiore o aeromobile, deve essere esibito all'ufficio d'iscrizione anche l'atto di nazionalità o il certificato d'immatricolazione, per la relativa annotazione. Se non è possibile esibire tali documenti di bordo, perché la nave o l'aeromobile si trovano in altro luogo, l'ufficio di iscrizione provvede soltanto alla trascrizione nei registri e invia comunicazione telegrafica, a spese del richiedente, all'autorità del luogo ove si trovano la nave o l'aeromobile, affinché provveda all'indicata annotazione (artt. 255 e 869 cod. nav.). Gli interessati, peraltro, nel caso ipotizzato, possono chiedere l'iscrizione rivolgendosi direttamente all'autorità del luogo in cui si trova la nave o l'aeromobile. Questa, dopo aver proceduto all'annotazione sul documento di bordo, trasmette immediatamente all'ufficio di iscrizione i documenti presentati dall'interessato (artt. 251 e 866 cod. nav.).

La duplicità di documentazione, che prevede che alla trascrizione nei registri si accompagni l'annotazione sui documenti di bordo, ha lo scopo di rendere più agevole la conoscenza delle vicende giuridiche concernenti la proprietà e i diritti reali sulle

navi maggiori e sugli aeromobili[104], dal momento che uno dei due documenti segue il bene ovunque esso si trovi. Tale peculiare forma di pubblicità, concepita ed originariamente prevista limitatamente alle navi ed agli aeromobili maggiori, perché destinati a raggiungere mete più lontane ed a frequentare porti o aeroporti più remoti e spesso stranieri[105], si estende ora a tutti i tipi di aeromobile, dal momento che, con la riforma della parte aeronautica del codice della navigazione, in seguito all'emanazione del d.lgs. 9 maggio 2005, n. 96, e del d.lgs. 15 marzo 2006, n. 151, la nozione di aeromobile ha subito una modifica ed è venuta meno la tradizionale distinzione tra aeromobili maggiori e minori.

Gli artt. 257 e 871 cod. nav. prevedono poi che, nel concorso di più atti resi pubblici, la precedenza, agli effetti stabiliti dal codice civile, è determinata dalla data di trascrizione nella matricola o nel registro di iscrizione, ed in caso di discordanza tra le trascrizioni nei registri e le annotazioni sui documenti di bordo, prevalgano le risultanze dei registri.

Si rileva, inoltre, che la dottrina[106] ritiene applicabile, anche alla materia della pubblicità navale e aeronautica, l'art. 2671 cod. civ., che prevede l'obbligo del pubblico ufficiale che ha ricevuto o autenticato l'atto soggetto a trascrizione, di curare che tale formalità sia eseguita nel più breve tempo possibile.

Poiché il diritto speciale non prevede alcuna norma al riguardo, infatti, si ritiene applicabile il disposto del secondo comma dell'art. 2695 cod. civ., che rinvia alle norme concernenti le forme e le modalità della trascrizione dei beni immobili.

Il regime della pubblicità dei diritti reali nel diritto speciale riguarda anche l'istituto dell'ipoteca sulla nave o sull'aeromobile. Gli artt. 567 e 1030 cod. nav. prevedono che, per gli effetti previsti dal codice civile, l'ipoteca debba essere resa pubblica mediante trascrizione nella matricola, per le navi maggiori, nei registri, per le navi minori e i galleggianti, e nel registro aeronautico nazionale, per gli aeromobili. Per le navi maggiori e gli aeromobili deve essere anche annotata rispettivamente sull'atto di nazionalità e sul certificato di immatricolazione.

Con riferimento alle unità da diporto, l'art. 17 del d.lgs. 18 luglio 2005, n. 171 (codice della nautica da diporto) ha introdotto l'obbligatorietà della trascrizione degli atti costitutivi, traslativi o estintivi della proprietà o di altri diritti reali su unità da diporto

[104] In questo senso TORRENTE, *ult. cit.*, pag. 28; LEFEBVRE D'OVIDIO, *Cenni sulla pubblicità degli atti relativi alla proprietà delle navi*, in *Riv. not*. 1947, pag. 33.
[105] In questo senso TORRENTE, *ult. cit.*, *loc. ult. cit*.
[106] Cfr. RIGHETTI, *ult. cit.*, pagg. 1135 e 1136.

soggette a iscrizione. L'interessato deve richiedere la trascrizione entro sessanta giorni dalla data dell'atto, pena il ritiro della licenza di navigazione e il pagamento di una sanzione amministrativa. La formalità pubblicitaria avviene mediante trascrizione nei registri di iscrizione e annotazione sulla licenza di navigazione. Tale trasformazione normativa dell'onere della trascrizione in obbligo dimostra, secondo la dottrina, una tendenza al rafforzamento della tutela dei terzi, nonché al maggior controllo statale sulle unità da diporto[107].

4.4 Trascrizione e annotazione. Duplicità della segnalazione e perfezionamento della pubblicità

Sulla scorta del dato normativo, il quale prevede che, per le navi maggiori e gli aeromobili, la trascrizione nelle matricole debba essere accompagnata dall'annotazione sui documenti di bordo, la dottrina si è chiesta se entrambe le operazioni abbiano un valore di segnalazione essenziale.

Una parte della dottrina ha sostenuto che la pubblicità non sia perfetta, e quindi valida, se non con il duplice adempimento[108]. Essa si realizzerebbe, infatti, attraverso un meccanismo complesso, che può dirsi completo solo a seguito dell'annotazione sui documenti di bordo.

Secondo altra parte della dottrina, che ha elaborato ulteriormente tale tesi[109], vi sarebbe una unicità della segnalazione, da ravvisarsi nella sola trascrizione, ma l'annotazione sarebbe comunque indispensabile, agli effetti della perfezione della pubblicità, in quanto rilevante sul piano della duplicità della documentazione. In base a tale orientamento, l'annotazione sarebbe un elemento integrante ed essenziale del procedimento diretto alla pubblicità, che consiste in una fattispecie complessa, nella quale ad un'unica dichiarazione segnalativa corrispondono due attività di documentazione, entrambe poste sullo stesso piano ed entrambe necessarie ai fini della realizzazione della pubblicità. Secondo tale dottrina, pertanto, si può parlare di

[107] Cfr. XERRI, *Pubblicità marittima e aeronautica*, in *Dizionari del diritto privato – promossi da Natalino Irti*, *Diritto della navigazione*, a cura di M. DEIANA, Milano, 2010, pag. 331.
[108] Cfr. SCIALOJA, *ult. cit.*, pag. 295; DOMINEDÒ, *ult. cit.*, pagg. 378 e 379; LEFEBVRE D'OVIDIO, *ult. cit.*, *loc. ult. cit.*
[109] Cfr. TORRENTE, *ult. cit.*, pagg. 28 ss; nello stesso senso XERRI, *ult. cit.*, pag. 335.

una complementarietà e un'accessorietà dell'annotazione solo con riguardo alla maggior rilevanza attribuita dalla legge alle risultanze delle matricole, al fine di dirimere i conflitti in relazione all'ordine di precedenza e alle divergenze di contenuto.

Un ulteriore orientamento, che appare preferibile[110], riconosce la natura essenziale della sola trascrizione, sotto l'aspetto della determinazione degli effetti pubblicitari, mentre l'annotazione sarebbe una forma di pubblicità meramente accessoria e supplementare, ancorché obbligatoria, idonea ad aggiungere soltanto qualcosa, in via di completezza, ad una base autonomamente perfetta, quale la trascrizione.

La dottrina in questione trae argomento dal dato normativo, ritenendo che la prevalenza delle risultanze dei registri debba esplicarsi anche nel caso di mancata annotazione, e non solo in caso di annotazione difforme. Pertanto dalla norma dovrà trarsi un indice di discriminazione delle due formalità, e soltanto la trascrizione dovrà ritenersi essenziale al fine della validità della pubblicità, ben potendo produrre gli effetti tipici pubblicitari anche in caso di mancata annotazione. Non avrebbe senso, infatti, a detta della dottrina in esame, accordare prevalenza alle risultanze dei registri anche se la formalità dell'annotazione fosse essenziale. Si ha, invece, una preferenza sostanziale della trascrizione, oltre che cronologica, e l'annotazione, così delineata, non può che fungere da mera notizia.

Secondo tale orientamento, pertanto, è insostenibile la tesi che, pur riconoscendo l'unicità della segnalazione, insiste sulla perfezione conseguente all'adempimento della duplice documentazione, perché una segnalazione, quale la trascrizione, resa nota nelle forme previste, è già pubblicità perfetta e valida. Una volta chiarito che la segnalazione è unica, infatti, il problema della pluralità della documentazione risulta svincolato dal problema della perfezione della pubblicità.

Altra dottrina[111], che raggiunge i medesimi risultati interpretativi, specifica, poi, che solamente la trascrizione costituisce le certezze legali che hanno per oggetto la creazione di una situazione oggettiva di conoscibilità permanente, mentre l'annotazione si risolve in una mera partecipazione, che rende note in via riproduttiva le certezze già precedentemente create dalla trascrizione. L'annotazione, pertanto,

---

[110] Cfr. RIGHETTI, *La compravendita di nave*, Padova, 1961, pagg. 57 ss.; RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo Secondo*, Milano, 1987, pagg. 1138 ss.; nello stesso senso D'ORAZI-FLAVONI, *Su un recente contributo alla dottrina della pubblicità in diritto della navigazione*, in *Riv. not*. 1952, pagg. 565 e 566.

[111] Cfr. QUERCI, *Pubblicità marittima e aeronautica*, Milano, 1961, pagg. 247 ss.

aggiunge qualcosa unicamente sul piano della circolazione di tali certezze, ma non della creazione, e ciò allo scopo di agevolare la percepibilità di tali certezze, dato che inerisce ad uno strumento che segue il bene nei suoi vari spostamenti. Anche secondo la dottrina in esame, quindi, l'annotazione nei documenti di bordo costituisce un mero strumento complementare ed accessorio, dal momento che presuppone sempre il compimento del necessario momento pubblicitario base, cioè la trascrizione.

Così, in base a siffatte premesse, nel caso di conflitto tra due atti, provenienti dallo stesso dante causa, uno dei quali trascritto anteriormente ma non annotato, e l'altro trascritto posteriormente al primo e regolarmente annotato, sarà il primo a prevalere, nonostante la mancata annotazione, in quanto il criterio di preferenza non è solamente sostanziale (prevalenza), ma anche cronologico (precedenza).

Quando la trascrizione non sia accompagnata dalla contestuale annotazione, come nel caso in cui non sia possibile esibire i documenti di bordo perché il mezzo si trova in altro luogo, il ritardato adempimento, per delega, dell'annotazione non inficia la validità e la perfezione della pubblicità eseguita, al momento, con la sola trascrizione.

La preferenza della trascrizione, poi, appare ancora più evidente nel caso in cui la pubblicità venga richiesta all'autorità del luogo in cui si trova la nave o l'aeromobile. Se, infatti, dopo l'annotazione, ma prima che la richiesta di trascrizione, effettuata dall'ufficio locale, sia evasa dall'ufficio d'iscrizione del mezzo, intervenisse la trascrizione di altro atto collidente, sarebbe quest'ultimo a prevalere, e la seppur pronta annotazione dell'atto precedente non potrà avere alcuna rilevanza di per sé, se non accompagnata da una altrettanto tempestiva trascrizione[112].

4.5 Oneri pubblicitari e validità del trasferimento

Nei paragrafi precedenti sono stati analizzati gli aspetti particolari della pubblicità del diritto della navigazione, nonché la disciplina della pubblicità di atti traslativi di navi e aeromobili e i suoi effetti.

Per quanto riguarda, invece, l'incidenza degli oneri di pubblicità sulla validità del negozio traslativo, la giurisprudenza ha affermato che il contratto di compravendita di

[112] Cfr. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo Secondo*, Milano, 1987, pagg. 1140 e 1141.

una nave non registrata è pienamente valido ed efficace, in quanto l'iscrizione della nave nei pubblici registri risponde ad una finalità esclusivamente pubblicistica[113]. La circolazione di navi e aeromobili non registrati è pertanto soggetta alla disciplina dei comuni beni mobili.

La dottrina[114] ha però rilevato come, nonostante l'iscrizione della nave non sia un requisito essenziale per la validità del contratto di compravendita, vi siano conseguenze pratiche non trascurabili in merito all'effettiva utilizzabilità del mezzo da parte dell'acquirente, date dal fatto che, per ottenere l'ammissione alla navigazione si richiede l'iscrizione del mezzo nelle matricole. Il compratore, in sostanza, si troverebbe ad essere proprietario di un bene che non può utilizzare.

Si rammenta, infatti, che l'art. 137 cod. nav., ai fini dell'ammissione della nave alla navigazione, richiede che il mezzo risulti iscritto nei pubblici registri marittimi e che sia stato abilitato secondo le forme previste dal successivo art. 149 cod. nav.

Visto l'art. 749 cod. nav., le considerazioni appena svolte debbono valere anche in materia aeronautica.

[113] Cfr. Cass 26 febbraio 1993, n. 2445, in *Nuova giur. civ. commentata* 1994, pag. 69.

[114] Cfr. ROMAGNOLI, *Compravendita di nave*, in *Dizionari del diritto privato – promossi da Natalino Irti*, *Diritto della navigazione*, a cura di M. DEIANA, Milano, 2010, pag. 102.

5. Fattispecie ed effetti del negozio traslativo di nave e aeromobile

5.1 Vendita di nave e aeromobile e differimento dell'effetto traslativo

Come osservato all'inizio della presente trattazione[115], la compravendita di nave e aeromobile può atteggiarsi concretamente in vari modi, configurando differenti tipologie negoziali. Molte di queste sono riconducibili allo schema della vendita con effetto traslativo differito nel tempo. Appare opportuno, perciò, svolgere ora alcune osservazioni in merito alla dottrina generale della vendita, con particolare riferimento alla cosiddetta vendita obbligatoria, al fine di porre le basi per il corretto inquadramento giuridico delle figure contrattuali utilizzate nella prassi per il trasferimento della proprietà di navi e aeromobili.

Di regola il contratto di compravendita ha efficacia traslativa immediata. È però possibile che la fase del trasferimento del diritto sia differita in un secondo momento, rispetto a quello dell'incontro delle volontà delle parti. Si parla, in questi casi, di vendita obbligatoria[116], in quanto il contratto, al momento del suo perfezionamento, non ha che un'efficacia obbligatoria, che comporta però l'assunzione dell'obbligo del successivo trasferimento del diritto. Tale figura contrattuale è prevista in linea generale dall'art. 1476, n. 2, cod. civ., che stabilisce l'obbligo in capo al venditore di far acquistare la proprietà della cosa o il diritto, se l'acquisto non è effetto immediato del contratto. Si tratta di una fattispecie di vendita che, al suo perfezionamento, non genera immediatamente il trasferimento della proprietà della cosa o della titolarità del

[115] Vedi *supra*, 1.2.

[116] Sulla vendita obbligatoria cfr.: GAZZARA, *La vendita obbligatoria*, Milano, 1957; RUBINO, *La compravendita*, in *Trattato di diritto civile e commerciale*, diretto da A. CICU e F. MESSINEO, *Volume XXIII*, Milano, 1952, pagg. 251 ss.; GRECO – COTTINO, *Della vendita*, in *Commentario del codice civile Scialoja – Branca*, a cura di F. GALGANO, Bologna – Roma, 1981, pagg. 5 ss.; BIANCA, *La vendita e la permuta*, in *Trattato di diritto civile italiano*, diretto da F. VASSALLI, Torino, 1993, pagg. 95 ss.; RIZZIERI, *La vendita obbligatoria*, Milano, 2000.

diverso diritto alienato in capo all'acquirente, ma produce l'obbligo per il venditore di produrre tale risultato[117].

Il codice civile prevede alcune tipiche figure di compravendita obbligatoria, come la vendita di cosa altrui, la vendita generica, la vendita di cosa futura. Le parti sono però libere di creare delle figure atipiche di vendita obbligatoria[118], con il differimento convenzionale dell'effetto traslativo ad un momento successivo alla conclusione del contratto. Non vi sono ragioni, infatti, secondo la dottrina[119], per negare all'autonomia delle parti tale possibilità, giacché il principio generale dell'immediatezza degli effetti reali della vendita non è inderogabile. L'effetto traslativo può essere quindi differito ad un momento posteriore alla conclusione del contratto, e prodursi attraverso il successivo adempimento di una obbligazione.

È bene osservare come, anche in questi casi, la compravendita rimanga comunque un contratto ad effetti reali, in quanto l'effetto traslativo trova la sua fonte nel contratto di compravendita, e non in un distinto negozio di esecuzione[120]. Nella vendita obbligatoria, infatti, l'efficacia traslativa del negozio rispetto al diritto che ne è oggetto è fuori discussione, in quanto l'obbligatorietà attiene soltanto all'aspetto temporale della traslazione[121].

L'effetto reale, anche se non è contestuale alla conclusione del contratto, dipende pur sempre dall'originario consenso delle parti, ed è differito al verificarsi di un fatto futuro, che il venditore ha l'obbligo, ai sensi dell'art. 1476, n. 2, cod. civ., di consentire o quantomeno non impedire[122].

L'obbligazione del venditore di far acquistare al compratore il diritto alienato ha, infatti, un ruolo strumentale rispetto al trasferimento del diritto, non sostituendosi ad esso. L'adempimento di tale obbligo, che permette il verificarsi del fatto che determina il trapasso, è requisito di operatività ed efficacia del consenso originario, non potendo, invece, mai consistere in un negozio di disposizione, che sia rivolto direttamente a trasferire il diritto oggetto del contratto originario[123].

---

[117] Cfr. RIZZIERI, *ult. cit.*, pag. 13.
[118] Cfr. RUBINO, *ult. cit.*, pagg. 251 e 252.
[119] Cfr. RIZZIERI, *ult. cit.*, pagg. 32 ss.
[120] In questo senso LUMINOSO, *La compravendita*, Torino, 2003, pagg. 121 e 122.
[121] In questo senso RIGHETTI, *La compravendita di nave*, Padova, 1961, pag. 3; RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo Secondo*, Milano, 1987, pag. 1289.
[122] Cfr. RIZZIERI, *ult. cit.*, pag. 15.
[123] Cfr. LUMINOSO, *ult. cit.*, pag. 124.

La vendita (anche quella obbligatoria) è infatti un contratto essenzialmente traslativo, in quanto produce sempre il trasferimento del diritto e mai una obbligazione di dare in senso tecnico a carico del venditore, da compiersi con un successivo negozio di trasferimento[124]. Essa non può mai essere un contratto obbligatorio in senso proprio, come ad esempio il modello di vendita proprio degli ordinamenti di tipo germanico, che produce effetti solamente obbligatori e non è di per sé sufficiente a produrre il trasferimento del diritto, che avviene solo a seguito di un distinto atto (traslativo) di esecuzione. Non si può parlare, quindi, di due diversi tipi negoziali con riferimento alla vendita obbligatoria e alla vendita ad efficacia traslativa immediata, giacché tali figure sono entrambe riconducibili alla nozione generale di cui all'art. 1470 cod. civ[125].

La compravendita, pertanto, è un contratto ad efficacia traslativa, i cui effetti reali possono essere immediati ovvero differiti nel tempo. Di regola il trasferimento del diritto avviene all'atto dell'incontro dei consensi delle parti. Nelle fattispecie di compravendita obbligatoria tale trasferimento è invece differito, in base all'accordo delle parti, in un momento successivo, ma non vi è alcuna subordinazione del perfezionamento del negozio ad un atto materiale di consegna. La compravendita, infatti, non può mai essere nemmeno un contratto reale, il cui perfezionamento è subordinato alla consegna della cosa, ma resta pur sempre un contratto consensuale, la cui perfezione avviene al momento dell'incontro delle volontà delle parti, anche se, in alcuni casi, il trasferimento del diritto possa avvenire in un momento successivo[126].

Il principio del consenso traslativo è quindi salvo, perché l'effetto reale è da ricondurre al contratto[127], e la vendita obbligatoria non costituisce un'eccezione a tale principio, ma solamente alla regola generale della normale efficacia immediatamente traslativa della vendita[128].

La dottrina[129] ritiene che la vendita obbligatoria non esaurisca la categoria della vendita ad effetto traslativo mediato, dal momento che vi sono ipotesi di vendita in cui l'effetto traslativo non è contestuale alla conclusione del contratto, senza che questo comporti il sorgere in capo a venditore di alcuna obbligazione riconducibile

[124] Cfr. LUMINOSO, *ult. cit.*, pag. 3.
[125] In questo senso, RIZZIERI, *ult. cit.*, *loc. ult. cit*.
[126] Cfr. RIGHETTI, *La compravendita di nave*, Padova, 1961, pagg. 4 e 5; RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo Secondo*, Milano, 1987, pag. 1290.
[127] Cfr. RIZZIERI, *ult. cit.*, pagg. 13 ss.
[128] In questo senso RUBINO, *ult. cit.*, pag. 251.
[129] Cfr. LUMINOSO, *ult. cit.*, pag. 122; RIZZIERI, *ult. cit.*, pagg. 23 e 24.

alla previsione dell'art. 1476, n. 2, cod. civ. Così, ad esempio, nella vendita sottoposta a termine iniziale, l'effetto reale si produce automaticamente allo scadere del termine pattuito, senza che il venditore debba far nulla per il prodursi di tale effetto[130]; pertanto, nei casi in cui le parti differiscano allo scadere del termine il solo effetto traslativo, si dovrà parlare di vendita ad effetto traslativo mediato, e non di vendita obbligatoria[131].

Per quanto riguarda la vendita sottoposta a condizione sospensiva, essa si differenzia notevolmente dalla vendita obbligatoria, in quanto in essa non solo il trasferimento del diritto, ma tutti gli effetti del contratto rimangono sospesi[132]. Inoltre, il fatto futuro da cui dipende il trasferimento del diritto, proprio della compravendita obbligatoria, non può essere considerato un mero elemento accidentale del negozio, ma è un elemento strutturale ed indefettibile della fattispecie traslativa[133]. Non si tratta pertanto di un elemento esterno, come la condizione, ma è oggetto dell'obbligazione del venditore. La parte di un contratto sottoposto a condizione, invece, non è affatto tenuta a favorire il verificarsi dell'evento dedotto in condizione. Un altro elemento che differenzia le due figure negoziali riguarda poi la circostanza che nella vendita obbligatoria il trasferimento del diritto avviene sempre *ex nunc*, mentre all'avveramento della condizione il trasferimento ha efficacia retroattiva, cioè si verifica *ex tunc* dal giorno della conclusione del contratto[134].

La compravendita obbligatoria si distingue anche dal contratto preliminare di vendita, giacché nella prima l'effetto reale è sempre riconducibile al negozio originario, anche se si produce in un momento successivo alla sua conclusione, mentre il contratto preliminare produce solamente effetti obbligatori, impegnandosi le parti a porre in essere un successivo negozio traslativo. L'effetto reale, pertanto, non può trovare la sua fonte nel preliminare di vendita, il quale richiede sempre la conclusione di un contratto definitivo, senza il quale non può prodursi il trasferimento del diritto. È necessaria, quindi, una nuova manifestazione di volontà delle parti, ed il preliminare, pur potendo anticipare alcuni effetti del definitivo, non potrà mai anticipare l'effetto reale, altrimenti sarebbe già esso stesso contratto definitivo[135].

---

[130] Cfr. RIZZIERI, *ult. cit.*, pagg. 35 ss.
[131] In questo senso LUMINOSO, *ult. cit.*, pag. 129.
[132] Cfr. RUBINO, *ult. cit.*, pagg. 307 e 308.
[133] In questo senso RIZZIERI, *ult. cit.*, pag. 41.
[134] Cfr. RUBINO, *ult. cit.*, pag. 308.
[135] Cfr. RIZZIERI, *ult. cit.*, pagg. 56 ss.

Con riferimento alla natura della vendita di cosa futura, si segnalano orientamenti contrapposti in dottrina.

Un orientamento[136] ritiene che la figura in questione sia un contratto in via di formazione, in quanto, data la mancanza di uno dei suoi elementi costitutivi, cioè l'oggetto, esso è ancora incompleto e produce solamente effetti aventi portata preliminare. Tale orientamento afferma pertanto come la vendita di cosa futura rimanga al di fuori della vendita obbligatoria, in quanto gli effetti del contratto sono subordinati alla nascita dell'oggetto.

La dottrina maggioritaria[137], invece, configura la fattispecie in esame nei termini di una vera e propria vendita obbligatoria, di per sé idonea e sufficiente a produrre l'effetto reale nel momento in cui la cosa viene ad esistenza, a norma dell'art. 1472 cod. civ. Argomentando sulla base dell'art. 1348 cod. civ., tale dottrina afferma come non sia necessaria la presenza attuale della cosa ai fini del perfezionamento del contratto, e pertanto la vendita di cosa futura non può essere considerata un negozio a formazione successiva, suscettibile di produrre solamente effetti preliminari. Il trasferimento della proprietà è pur sempre un effetto del contratto già concluso, dell'originaria manifestazione di volontà delle parti, senza che si richieda una nuova attività negoziale dei contraenti. Dal momento che il contratto è da subito produttivo dei suoi effetti, tranne che di quello traslativo, che si produrrà allorquando la cosa sarà venuta ad esistenza, sorge, in capo al venditore, l'obbligazione di far acquistare il diritto al compratore, prevista dall'art. 1476, n. 2, cod. civ.

Come vedremo in seguito, nell'ambito della compravendita di nave e aeromobile, così come consolidatasi nella prassi, si assiste molto spesso alla configurazione del negozio quale fattispecie di vendita obbligatoria. In sede di disamina delle principali figure contrattuali proprie della prassi, saranno svolte le opportune analisi circa la natura giuridica delle manifestazioni di volontà delle parti.

---

[136] Cfr. RIGHETTI, *La compravendita di nave*, Padova, 1961, pagg. 65 e 66; RUBINO, *ult. cit.*, pag. 253.
[137] Cfr. LUMINOSO, *La compravendita*, Torino, 2011, pagg. 67 e 68; RIZZIERI, *ult. cit.*, pagg. 138 ss.

5.2 Distinzione tra i contratti di costruzione e di compravendita di nave e aeromobile

Il contratto di costruzione, cioè il contratto in base al quale un soggetto (costruttore) esegue il mezzo navale o aeronautico per conto di un altro soggetto (committente), è una fattispecie speciale del contratto di appalto, la cui disciplina, in virtù degli espressi rinvii di cui agli artt. 241 e 856 cod. nav., è applicabile per quanto non sia diversamente disposto dal codice della navigazione.

In linea teorica, tale contratto si distingue nettamente da quello di compravendita, in quanto in quest'ultimo l'effetto principale è quello reale, mentre nell'appalto gli effetti prevalenti sono quelli obbligatori. Nella compravendita l'obbligazione principale è di dare, mentre nell'appalto ha ad oggetto un *facere*, e la consegna dell'opera ultimata è obbligazione accessoria e strumentale rispetto a quella principale.

Nella pratica, però, possono darsi ipotesi nelle quali la configurazione negoziale risulti difficile, in presenza della coesistenza dell'obbligazione di fare, tipica dell'appalto, e dell'obbligazione di dare, tipica della vendita.

Notevoli sono anche le differenze di disciplina dei due contratti, in riferimento, ad esempio, a ciò che riguarda il rischio, la garanzia ed il recesso unilaterale. La qualificazione del negozio quale appalto o vendita riveste pertanto un'assoluta rilevanza pratica, dato il differente regime normativo delle due figure.

Necessario è, quindi, individuare un criterio distintivo dei due tipi di contratti, utile con riferimento a quelle ipotesi in cui può sorgere il dubbio se le parti abbiano voluto porre in essere un contratto di costruzione oppure un contratto di compravendita di nave e aeromobile, soprattutto nel caso in cui i materiali per la produzione dell'opera siano forniti dallo stesso costruttore.

La dottrina più attenta ha però osservato come la fornitura dei materiali non possa essere ritenuta un elemento atto a cambiare la natura giuridica del contratto[138]. A sostegno di questa tesi vi è anche il dettato normativo dell'art. 1658 cod. civ., che, nel disciplinare l'appalto, stabilisce che la materia necessaria a compiere l'opera deve essere fornita dall'appaltatore, se non è diversamente stabilito dalla convenzione e dagli usi. Si osserva, quindi, come la circostanza che il materiale sia fornito dallo

[138] Cfr. SPASIANO, *Modi di acquisto della proprietà navale*, in *Riv. dir. nav.* 1963, pag. 6.

stesso costruttore non solo non appaia idonea a trasformare il rapporto da appalto a vendita, ma costituisca addirittura l'ipotesi normale[139].

L'orientamento prevalente di dottrina e giurisprudenza[140] ritiene che il criterio per distinguere l'appalto dalla compravendita, allorquando alla prestazione di fare, tipica dell'appalto, si affianchi quella di dare, tipica della vendita, sia dato dalla prevalenza o meno della materia sul lavoro, non considerata in senso oggettivo, ma avendo riferimento alla volontà delle parti. Si dovrà pertanto, in ciascun caso concreto, verificare se la somministrazione della materia sia un semplice mezzo per la produzione dell'opera e il lavoro costituisca lo scopo negoziale, ed in tal caso si verterà nell'ipotesi di appalto, ovvero se il lavoro sia un semplice mezzo per attuare la trasformazione della materia, configurandosi così una vendita[141].

Si osserva quindi come, al fine di determinare la prevalenza dell'elemento lavoro o di quello materia, che costituisce il criterio oggettivo di discrimine delle due figure contrattuali, si debba far ricorso ad un altro criterio, soggettivo, volto all'individuazione della volontà dei contraenti. Nel fare ciò si dovrà aver riguardo, come sottolineato dalla dottrina, non già all'intenzione meramente soggettiva delle parti, che è elemento interno del volere, ma all'intento empirico da esse effettivamente perseguito, per verificare se esso coincida con l'intento empirico tipico proprio dell'una o dell'altra figura negoziale[142].

Non manca chi ha evidenziato le difficoltà di applicazione[143] di un simile criterio, non essendo sempre agevole indagare sulla volontà delle parti, e chi lo ha considerato come insufficiente[144] e meramente sussidiario[145], ritenendo debba sempre essere affiancato dall'effettiva prevalenza del lavoro o della materia. A noi sembra, però, che si tratti del criterio maggiormente determinante[146], in quanto è proprio in base ad esso che è possibile stabilire tale prevalenza, assunta a parametro discriminante delle due

---

[139] In questo senso ALBANO, *Studi sulla costruzione della nave e dell'aeromobile*, Milano, 1960, pag. 160.

[140] Cfr. SPASIANO, *ult. cit.*, pag. 6; LEFEBVRE D'OVIDIO – PESCATORE – TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2011, pagg. 269 e 270; Cass. 19 aprile 1997, n. 3395, in *Dir. mar.* 1999, pagg. 1133 ss., con nota di LANZALONE, *Appalto e vendita: fattispecie negoziali a confronto nella dottrina e nella giurisprudenza*.

[141] In questo senso ALBANO, *ult. cit.*, pag. 164.

[142] Cfr. RUBINO – IUDICA, *Dell'appalto*, in *Commentario del codice civile Scialoja – Branca*, a cura di F. GALGANO, Bologna – Roma, 2007, pag. 48.

[143] Cfr. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo Secondo*, Milano, 1987, pag. 1294; RUBINO – IUDICA, *ult. cit.*, *loc. ult. cit.*; LANZALONE, *ult. cit.*, pag. 1139.

[144] Cfr. LANZALONE, *ult. cit.*, *loc. ult. cit*.

[145] Cfr. ALBANO, *ult. cit.*, *loc. ult. cit*.

[146] In questo senso RIGHETTI, *ult. cit.*, *loc. ult. cit.*; SPASIANO, *ult. cit.*, *loc. ult. cit*.

figure contrattuali. Esso è inoltre esplicitamente accolto nel codice civile con riferimento al contratto d'opera (art. 2223 cod. nav.), fattispecie assimilabile al contratto di appalto.

Fra gli altri criteri individuati dalla dottrina, al fine di determinare la prevalenza del lavoro o della materia, vi è quello dell'ordinaria produzione[147], alla stregua del quale si avrebbe vendita in tutte le ipotesi in cui la cosa da costruire sia oggetto dell'ordinaria produzione dell'impresa fornitrice, che non richieda una organizzazione di mezzi tale da configurare una attività speciale del produttore.

Un altro criterio, seguito dalla dottrina meno recente[148], è quello che qualifica il contratto come vendita allorquando la cosa ordinata sia già stata prodotta o comunque elaborata, ovvero quando, pur essendo la cosa non ancora elaborata al momento dell'ordine, si tratti di cosa non specifica, ma appartenente ad un *genus* periodicamente e professionalmente prodotto dal fornitore. Si ha appalto, invece, nel caso in cui la cosa venga elaborata o costruita solo a seguito della commissione del cliente. La dottrina in questione sottolinea come l'elemento determinante della distinzione sia dato dalla rilevanza negoziale del processo produttivo. Nelle prime ipotesi, qualificate come vendita, il processo produttivo è indipendente dal rapporto contrattuale e non costituisce oggetto del contratto, mentre nell'ultimo caso, qualificato come appalto, tale processo è considerato dalle parti nel regolamento di interessi attuato con il contratto, formandone l'oggetto.

Detti criteri, pur non essendo decisivi ai fini di una certa distinzione tra le due figure contrattuali, possono certamente fornire elementi utili per determinare la prevalenza del lavoro o della materia, dovendo essere accompagnanti pur sempre da una attenta analisi del caso concreto, avendo riguardo alla volontà dei contraenti.

La dottrina ha sottolineato, infatti, come non sia possibile preordinare criteri generali tassativi[149], ma si debba discernere in ogni singolo caso, dando prevalenza al criterio soggettivo, anche in virtù della regola interpretativa di cui all'art. 1362 cod. civ.[150].

Nello specifico della materia navale, la dottrina ha esaminato alcune situazioni particolari, nelle quali la linea di demarcazione tra appalto e vendita non appare di facile individuazione.

---

[147] Cfr. RUBINO – IUDICA, *ult. cit.*, pagg. 50 e 51.
[148] Cfr. ALBANO, *ult. cit.*, pag. 163.
[149] In questo senso RUBINO – IUDICA, *ult. cit.*, pag. 50.
[150] In questo senso RIGHETTI, *ult. cit.*, pag. 1296.

Così, ad esempio, in caso di navi prodotte in serie, si propende per la qualificazione del negozio come vendita[151], in quanto il *facere* non rientra nell'oggetto del contratto e non è stato preso in considerazione dai contraenti. Non si tratta di una vendita di cosa futura, giacché è irrilevante, ai fini del rapporto negoziale, che il mezzo nautico debba essere ancora prodotto, sia in produzione o sia già ultimato, ed anzi il più delle volte tale fatto non è nemmeno conosciuto dal compratore. Si ha, invece, una vendita di cosa generica, in cui l'effetto traslativo si produce al momento della specificazione del mezzo, una volta ultimato. Tale ipotesi si verifica più frequentemente con riferimento alle navi di piccole dimensioni, quali *yachts*, barche e motoscafi, analogamente a quanto avviene nel mercato delle automobili.

Ove, invece, il cantiere abbia già iniziato per proprio conto la costruzione di una nave determinata e poi, nel corso della costruzione, trovi un acquirente, potrebbe ritenersi si tratti di compravendita di cosa futura, in quanto la costruzione è stata intrapresa prima della commissione ed indipendentemente da questa[152]. La necessità di analizzare caso per caso le singole ipotesi può però portare a diverse soluzioni; infatti si dovrà propendere per l'appalto, invece che per la vendita, allorché la controparte confermi il progetto, autorizzando la continuazione della costruzione, ed eventualmente imponendo delle variazioni o pattuendo a proprio favore l'effettuazione di verifiche e controlli. Secondo la dottrina più attenta[153], però, non ogni variazione è significativa al fine di ricondurre la natura del contratto in quella dell'appalto, giacché, anche in caso di vendita, si possono avere variazioni ordinate dall'acquirente, ad esempio riguardanti talune configurazioni ed *optionals*, analogamente a quanto avviene nel mercato automobilistico. Si dovrà accertare, pertanto, l'entità delle variazioni eventualmente imposte, avendo anche riguardo alla volontà delle parti, al fine dell'individuazione della sostanza del negozio.

Secondo la dottrina, poi, si dovrà generalmente parlare di costruzione anziché di vendita nell'ipotesi in cui la stipulazione avvenga una volta ultimata la costruzione di una parte del mezzo, ad esempio lo scafo, e prima di iniziare i lavori riguardanti un'altra parte, quale ad esempio l'allestimento, oppure nell'ipotesi in cui ad un originario committente se subentri un altro[154].

---

[151] Cfr. RIGHETTI, *ult. cit.*, pagg. 1294 e 1295.
[152] Cfr. ALBANO, *ult. cit.*, pag. 165.
[153] Cfr. RIGHETTI, *ult. cit.*, pag. 1296 alla nota n. 24.
[154] Cfr. ALBANO, *ult. cit.*, pagg. 165 e 166.

In conclusione, pare opportuno osservare come, nelle ipotesi in cui si accerti che l'attività di costruzione sia meramente strumentale al trasferimento della proprietà, costituendo questo lo scopo negoziale, non possa più parlarsi di contratto di costruzione, che, come in precedenza affermato, costituisce una fattispecie dell'appalto, ma «si verta nell'attiguo campo della compravendita»[155], contratto avente una causa ed un oggetto differenti. Appare corretta, infatti, la posizione dottrinale di chi[156] ritiene non si possano, in riferimento alla costruzione, stipulare contratti aventi differenti cause, rispetto a quella tipica dell'appalto, e un differente oggetto (*dare* anziché *facere*), perché, in tal modo, si uscirebbe dal campo, dalla lettera e dalla *ratio* degli articoli 241 e 856 cod. nav., che stabiliscono l'applicabilità della disciplina dell'appalto, ove non sia diversamente disposto.
Altra parte della dottrina[157] ritiene invece che, rinviando alla disciplina del contratto di appalto, il legislatore non abbia inteso definire la natura del contratto di costruzione, ma abbia semplicemente considerato l'ipotesi normale, nella quale il contratto pone in essere un appalto, non escludendosi che la costruzione possa essere oggetto di un contratto di compravendita di cosa futura.

5.3 Vendita di nave e aeromobile in costruzione

Nel paragrafo precedente sono stati enunciati i criteri maggiormente seguiti da dottrina e giurisprudenza al fine di distinguere il contratto di costruzione di nave e aeromobile da quello di compravendita. In questo paragrafo l'attenzione si concentrerà invece sulla natura del contratto di vendita che abbia ad oggetto una nave o un aeromobile in costruzione, presupponendo quindi che sussista già un contratto di costruzione fra committente e appaltatore, e precisamente nel caso in cui il committente decida di vendere ad altri l'opera non ancora eseguita.

[155] Così RIGHETTI, *ult. cit.*, pag. 1178.
[156] Cfr. RIGHETTI, *ult. cit.*, *loc. ult. cit.*; CHIRCO, *Contratto di costruzione di nave*, in *Dizionari del diritto privato – promossi da Natalino Irti*, *Diritto della navigazione*, a cura di M. DEIANA, Milano, 2010, pag. 121.
[157] Cfr. SPASIANO, *ult. cit.*, pagg. 6 e 7.

In questi casi la dottrina maggioritaria[158] è concorde nel ravvisare un'ipotesi di vendita di cosa futura, in quanto la nave o l'aeromobile *in fieri* non esistono ancora, né sul piano materiale, né sul piano giuridico, giacché non si può ancora considerarli nel loro aspetto fisico-funzionale di cose complesse. Pertanto, secondo l'art. 1472 cod. civ., l'acquisto della proprietà avverrà solo quando la cosa sarà venuta ad esistenza.

La vendita di cosa futura si distingue nettamente dalla vendita sottoposta a condizione sospensiva, in quanto gli effetti traslativi, al momento della venuta ad esistenza del bene futuro, vengono prodotti con efficacia *ex nunc*, e non retroattiva. La traslazione dei rischi di perimento della nave o dell'aeromobile, di conseguenza, avverrà dal momento della venuta ad esistenza del bene, con il completamento della costruzione, che determina il trapasso della proprietà.

Le stesse considerazioni possono essere svolte in caso di vendita di nave o aeromobile in costruzione da parte dello stesso costruttore, nelle ipotesi in cui si possa escludere che un tale contratto abbia la natura di appalto e non di vendita, come ad esempio quando il costruttore abbia iniziato l'opera per proprio conto, in economia, e poi decida di vendere il bene quando non sia ancora stato ultimato[159].

5.4 Aleatorietà e compravendita di nave sommersa

L'aleatorietà, che va esclusa perentoriamente nella vendita di nave, in quanto nel momento della conclusione del contratto l'entità dei vantaggi e dei sacrifici corrispettivi dei contraenti sono pienamente valutabili[160], è discussa con riguardo ad una particolare fattispecie, cioè la vendita di nave sommersa. Tale negozio sarebbe, infatti, caratterizzato dall'assunzione di un rischio, giacché vi è, al momento della stipula, incertezza dell'equilibrio economico finale delle prestazioni all'esito delle operazioni di recupero[161].

[158] Cfr. RIGHETTI, *La compravendita di nave*, Padova, 1961, pagg. 64 ss.; ALBANO, *Costruzione di nave e aeromobile*, in *Enc. dir.* XI/1962, pag. 257.
[159] Cfr. RIGHETTI, *ult. cit.*, pag. 66.
[160] In questo senso RIGHETTI, *ult. cit.*, pag. 8.
[161] Cfr. GRIGOLI, *Il regime dei beni nella sfera nautica, Volume II*, Bologna, 2002, pagg. 596 e 597.

Sul punto, si segnalano orientamenti giurisprudenziali contrapposti. Una prima pronunzia ha affermato che «la vendita di nave affondata è aleatoria, non costituendo né *emptio spei* né *emptio rei speratae* perché la *res* è certa, e rispetto ad essa sono inammissibili le azioni di annullamento per errore e di rescissione per lesione»[162].
Una seconda pronunzia[163], di altro tenore, ha negato che la vendita di un relitto di nave sommerso potesse considerarsi come un contratto essenzialmente aleatorio, essendo l'alea «limitata dalla specie e dalla natura del relitto contrattato».
A nostro avviso, la fattispecie potrebbe essere assimilata alla figura della vendita di speranza (*emptio spei*), di cui all'art. 1472, secondo comma, cod. civ., in quanto vi è incertezza sulla riuscita del recupero, oltre che sul momento in cui esso potrà ultimarsi e sulle condizioni del mezzo recuperato[164]. L'alea, in questo caso, inciderebbe sull'oggetto del contratto, modificando una prestazione in modo tale da renderla incerta, e penetrerebbe nella causa stessa del negozio, rendendolo aleatorio[165].
La dottrina ha osservato, però, come l'oggetto mediato della vendita potrà non essere sempre propriamente una nave, intesa in senso tecnico, bensì un semplice relitto, nel caso in cui il mezzo, per via del naufragio o della sommersione, avesse subito alterazioni tali da causare la perdita dell'attitudine tecnico-economica alla navigazione[166]. Non si tratterà più, quindi, di vendita di nave, con tutte le peculiarità della disciplina speciale, ma sarà semplicemente una vendita di bene mobile.

5.5 Oggetto ed effetti del contratto di compravendita di nave e aeromobile

Con riguardo all'oggetto ed agli effetti del negozio, in mancanza di regole speciali, valgono per la vendita di nave e aeromobile le regole proprie della vendita in generale. Pertanto, salvo diversa volontà delle parti, il trasferimento comprende, oltre alla cosa venduta, anche i relativi accessori, le pertinenze e i frutti dal giorno del

[162] Cfr. Trib. Genova 27 febbraio 1948, in *Riv. dir. nav.* 1949, II, pagg. 127 ss., con nota di PASCALINO, *Contratti aleatori tipici ed alea convenzionale*.
[163] Cfr. App. Genova 23 dicembre 1954, in *Riv. dir. nav.* 1957, II, pag. 216.
[164] Cfr. GRIGOLI, *ult. cit.*, pag. 596.
[165] Cfr. DIENER, *Il contratto in generale*, *Manuale ed applicazioni pratiche dalle lezioni di Guido Capozzi*, Milano, 2010, pag. 72.
[166] Cfr. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo Secondo*, Milano, 1987, pag. 1292.

contratto (art. 1477 cod. civ.). Conseguentemente, sempre salvo patto contrario, se la nave o l'aeromobile venduti si trovano locati al momento della vendita, il canone di locazione o il nolo spettano all'acquirente a partire dal giorno della conclusione del contratto, in quanto essi sono da considerarsi quali frutti del bene ceduto[167].

In caso di trasporto, invece, non essendo il prezzo dello stesso da considerarsi quale frutto della nave o dell'aeromobile, si deve ritenere esso spetti per intero a colui che porti a termine l'opera in corso, essendo il corrispettivo della stessa[168].

In materia di locazione, nel silenzio della normativa speciale sul merito, si ritiene applicabile l'art. 1599 cod. civ., in base al quale il contratto di locazione resta opponibile al terzo acquirente se ha data certa anteriore al trasferimento della proprietà. Simili conclusioni non si possono trarre in riferimento al noleggio, dovendosi esaminare la volontà effettiva delle parti circa le sorti del contratto in essere. La dottrina ha, sul punto, affermato come, in ogni caso in cui il compratore sia al corrente del noleggio in essere, salvo patto contrario egli sia tenuto a rispettare gli impegni in corso verso i terzi[169]. L'eventuale pattuizione contraria comporterà la responsabilità del venditore nei confronti del noleggiatore. La stessa dottrina evidenzia peraltro come, nella normalità dei casi, la presa in consegna del bene alienato venga dalle parti posticipata alla fine del viaggio o dei viaggi contemplati nel contratto di noleggio.

Per quanto riguarda gli effetti della vendita sui contratti di arruolamento in corso, si segnala che essa, non implicando di regola il mutamento dell'armatore, non determina, di per sé, alcuna conseguenza in riferimento a detti contratti. Ai fini della risolubilità dei contratti di arruolamento è, infatti, rilevante il mutamento dell'armatore, e non quello del proprietario della nave o dell'aeromobile (artt. 347 e 917 cod. nav.). Si tratta di risolubilità in quanto, come previsto dalla norma, il nuovo armatore succede al precedente nei diritti e negli obblighi derivanti dai contratti di arruolamento in corso, ma gli arruolati, all'arrivo della nave in un porto nazionale, possono chiedere lo scioglimento del rapporto. Solo in caso di vendita giudiziale della nave, invece, il rapporto di arruolamento si risolve di diritto (art. 343, n. 3, cod. nav.).

Una peculiarità del diritto speciale si ravvisa nell'estinzione *ope legis* di tutti i privilegi gravanti sulla nave o sull'aeromobile, decorso il termine di sessanta giorni

[167] Cfr. SCIALOJA, *Corso di diritto della navigazione*, Roma, 1943, pag. 325.
[168] Cfr. SCIALOJA, *ult. cit.*, *loc. ult. cit.*
[169] In questo senso RIGHETTI, *La compravendita di nave*, Padova, 1961, pag. 72.

dalla vendita (artt. 559 e 1026 cod. nav.). La data di decorrenza dei termini è da stabilirsi in base al disposto del secondo comma dell'art. 559 cod. nav.

5.6 Gli altri negozi traslativi della proprietà di nave e aeromobile

Con riferimento agli altri negozi traslativi della proprietà di nave e aeromobile, quali, ad esempio, la donazione, la permuta e il conferimento in società, valgono le stesse considerazioni svolte, all'inizio della presente trattazione, riguardo alla compravendita.

Tali negozi, non ricevendo una disciplina speciale che conferisca loro caratteristiche tali da distinguersi dalle fattispecie di diritto comune, sono soggetti alle norme del codice civile in materia.

Al pari di quanto accade per la compravendita, anche con riferimento a tali negozi il diritto speciale entra in gioco limitatamente alle poche norme che il codice della navigazione dedica agli atti riguardanti la proprietà di navi e aeromobili, imponendo requisiti di forma e oneri pubblicitari (artt. 249 ss., 864 ss. cod. nav.). Resta ferma, però, la forma eventualmente richiesta per la particolare natura del negozio, come, ad esempio, per la donazione, l'atto pubblico alla presenza dei testimoni. In tali casi, come sottolineato da autorevole dottrina, il diritto speciale trova applicazione, in materia di requisiti di forma, solo in quanto aggiunga nuove formalità, e non in quanto prescriva requisiti meno solenni[170].

L'art. 311 cod. nav., che prevede un'ipotesi di legittimazione a contrarre in capo al comandante della nave, in casi di estrema urgenza, è norma eccezionale e di stretta interpretazione. Pertanto non è applicabile in via analogica agli altri negozi traslativi della proprietà della nave, ma trova applicazione solo con riferimento alla vendita.

In materia di garanzia per evizione e per i vizi della cosa, si segnala, infine, che la permuta e il conferimento di beni in società prevedono una disciplina sostanzialmente analoga a quella della compravendita, stanti i rinvii operati dagli artt. 1555 e 2254 cod. civ. Fa eccezione l'art. 1553 cod. civ., in base al quale il permutante che ha

[170] In questo senso SCIALOJA, *Corso di diritto della navigazione*, Roma, 1943, pag. 322.

sofferto l'evizione, se non intende avere indietro la cosa data, ha diritto al valore della cosa evitta, secondo le norme della vendita, salvo in ogni caso il risarcimento del danno.

Per quanto riguarda il contratto di donazione, invece, gli artt. 797 e 798 cod. civ. prevedono un regime di maggior favore per la parte donante, che è tenuta a minori garanzie; ciò in ragione del carattere di liberalità, proprio del contratto in parola, che giustifica il minor rigore in materia di garanzia per vizi e per evizione.

In caso di conferimento di navi o aeromobili in favore di società azionarie, dovrà osservarsi l'art. 2343 cod. civ., che richiede che i conferimenti in natura debbano essere previamente stimati con relazione giurata da parte di un esperto designato dal tribunale nel cui circondario ha sede la società. Una simile procedura è prevista con riguardo ai conferimenti di beni in natura in favore di società a responsabilità limitata (art. 2465 cod. civ.).

6. La compravendita di nave e aeromobile nella prassi degli operatori

6.1 La compravendita di nave nella prassi contrattuale italiana

Come evidenziato all'inizio del presente lavoro, la moderna compravendita di nave, nei suoi caratteri principali, è profondamente influenzata dalla prassi contrattuale, che molto spesso assolve la funzione di colmare le lacune lasciate dalla scarna normativa speciale sul tema.

Tra i sistemi utilizzati nella prassi contrattuale italiana[171], uno di questi, mutuato dalla contrattazione in campo immobiliare, prevede la redazione di una scrittura privata, volgarmente detta "compromesso", che in realtà non ha nulla a che vedere con il contratto preliminare, ma costituisce una vera e propria vendita definitiva, in quanto le parti già si impegnano rispettivamente a trasferire e acquistare il diritto di proprietà sulla nave. A questa scrittura privata fa poi seguito la formazione di un atto pubblico, innanzi al notaio, di natura riproduttiva o ricognitiva del precedente strumento non solenne, ai fini dell'adempimento delle formalità pubblicitarie. Nel suddetto atto pubblico vengono indicati i soggetti e l'oggetto della vendita, ed inoltre si dà atto dell'avvenuto pagamento del prezzo e si autorizzano le competenti Autorità ad eseguire le necessarie formalità pubblicitarie[172].

Un secondo sistema, più comune nella prassi, prevede l'utilizzo di formulari di uso internazionale, oramai diffusi anche per la vendita cosiddetta "interna", cui segue la redazione di un atto pubblico, ricevuto dal notaio. Può accadere, poi, che tali formulari vengano riempiti senza nemmeno procedere alla traduzione degli stessi in lingua italiana. Come evidenziato dalla dottrina, tale mancanza può essere d'ostacolo ad una corretta interpretazione del negozio[173].

Entrambi i sistemi sopra descritti presentano problematiche attinenti al fatto che, di fronte ad una sinteticità dell'atto pubblico ricognitivo, che molto spesso riporta

[171] Cfr., sul punto, RIGHETTI, *ult. cit.*, pagg. 93 ss.
[172] Per un modello di atto pubblico di vendita di nave, cfr. AVANZINI – IBERATI – LOVATO, *Formulario degli atti notarili*, Torino, 2006, pagg. 1107 ss.
[173] Cfr. RIGHETTI, *ult. cit.*, pag. 94.

esclusivamente il contenuto essenziale delle pattuizioni delle parti, la natura e la sostanza di tali pattuizioni sono da ricercarsi nel precedente strumento non solenne, che, come abbiamo visto, può essere anche stipulato in lingua straniera e secondo uno schema contrattuale poco conosciuto dagli operatori del nostro paese. Ciò porta inequivocabilmente al ricorso al giudice nel caso di lite concernente la natura, la portata o gli effetti di tali contratti incorporati nei formulari[174].

Segnaliamo, inoltre, come gli usi della Provincia di Genova[175], ampiamente usati nell'ambito della contrattazione interna in materia di vendita di navi (soprattutto navi minori), risultino profondamente influenzati dai formulari di origine anglosassone. La dottrina osserva, infatti, che, mentre questi ultimi strumenti negoziali riguardano principalmente le navi maggiori, nondimeno si è creata una parallela ed importante modulistica di base camerale, che viene utilizzata prevalentemente in campo diportistico e con riguardo alle navi minori[176].

In particolare, l'art. 645 di tale raccolta di usi, in sintonia con la prassi internazionale, prevede la clausola "salvo visita galleggiante" (o "salvo visita superficiale"), in base alla quale, al termine della suddetta visita, il compratore sarà tenuto a manifestare o meno il proprio gradimento, rendendo così la vendita definitiva o ponendola nel nulla. La disposizione successiva riguarda invece la visita in bacino, da effettuarsi una volta che la vendita è divenuta definitiva, a meno che le parti abbiano stipulato il negozio sotto la condizione "come sta e giace"[177].

6.2 La compravendita di nave nella prassi contrattuale internazionale. La disciplina del *Memorandum of Agreement*

Nell'ambito della compravendita di nave, la prassi degli operatori fa solitamente ricorso a formulari *standard* di origine straniera, che costituiscono oggi il modello pressoché generalizzato su cui si basa la contrattazione nel settore.

---

[174] In questo senso RIGHETTI, *ult. cit.*, pag. 94.
[175] Cfr. *Raccolta provinciale degli usi 2011*, reperibile sul sito internet www.ge.camcom.gov.it.
[176] Cfr. ROMAGNOLI, *La compravendita di imbarcazione di stazza lorda inferiore alle 10 tonnellate se a motore, alle 25 in ogni altro caso o da diporto: aspetti civilistici e conseguenze applicative nell'ambito del regime amministrativo delle navi*, in *Dir. mar.* 2001, pag. 1417.
[177] Circa la natura e gli effetti della clausola in questione, vedi *infra*, 6.10.

Il formulario largamente più utilizzato, nel mondo e anche nel nostro Paese, è quello predisposto dalla *Norwegian Shipbrokers' Association*, denominato *Saleform* e comunemente noto come *Memorandum of Agreement* (MOA), la cui popolarissima versione del 1993 è stata recentissimamente oggetto di revisione, che ha dato vita alla nuova versione del 2012. Tale formulario contiene una disciplina molto articolata e molto particolare della compravendita di nave, che si sostanzia in un *iter* contrattuale particolarmente elaborato.

Il testo del MOA[178], nella sua versione del 1993, è composto da una parte iniziale, che riporta i nomi del venditore e dell'acquirente ed i dati di identificazione del mezzo che si intende alienare, oltre ad una serie di definizioni dei termini impiegati all'interno dell'accordo stesso. Il formulario è diviso poi in sedici articoli.

All'articolo 1 viene fissato il prezzo della compravendita, mentre all'articolo 2 il compratore si impegna a versare un deposito del 10% del prezzo concordato, a garanzia della corretta esecuzione dell'accordo; vengono inoltre fissati i termini e le modalità di detto deposito. L'articolo 3 prevede le modalità e i termini di pagamento del prezzo finale. L'articolo 4 pone un'alternativa. Nell'ipotesi sub a) si prevede che la vendita divenga definitiva alla firma del *memorandum*, essendo la nave già stata ispezionata e accettata da parte del compratore. L'ipotesi sub b) prevede invece che la vendita divenga definitiva qualora il compratore accetti la nave al termine della visita superficiale, ivi disciplinata. L'articolo 5 regola il tempo ed il luogo della consegna della nave, nonché gli obblighi di informazione gravanti sul venditore e funzionali alla consegna stessa. L'articolo 6 fornisce una dettagliata disciplina riguardante la visita in bacino della nave, mentre l'articolo 7 definisce con precisione l'oggetto del contratto e stabilisce quali pertinenze, accessori, forniture o parti di ricambio della nave siano incluse o escluse dalla vendita. L'articolo 8 prevede poi quali documenti il venditore debba consegnare all'acquirente al momento della consegna della nave, tra cui il *bill of sale*, ovvero un atto legale unilaterale di trasmissione della proprietà, sottoscritto dal solo venditore e redatto in una forma accettata dalla legge del paese in cui il compratore dovrà registrare la nave. L'articolo 9 riguarda la garanzia circa la libertà della nave da pesi e gravami, nonché circa la non sussistenza di eventuali contratti di locazione o noleggio aventi ad oggetto la nave stessa. L'articolo 10

[178] Per un'accurata sintesi del testo del *Norwegian Shipbrokers' Association's Memorandum of Agreement for sale and purchase of ships* cfr. CARBONE – CELLE – LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo – Attraverso i casi e le clausole contrattuali*, Torino, 2011, pagg. 38 ss., e, per il testo completo del contratto, in lingua inglese, pagg. 79 ss.

ripartisce gli oneri fiscali, mentre l'articolo 11 prevede che la nave debba essere consegnata allo stato in cui si trovava al momento della visita superficiale, ponendo il rischio di danni verificatisi prima della consegna a carico del venditore, ad eccezione della normale usura. L'articolo 12 impone all'acquirente di cambiare il nome alla nave venduta e modificare i segni di identificazione della stessa. Gli articoli 13 e 14 regolano i casi di inadempimento contrattuale di ciascuna delle parti. L'articolo 15 prevede la possibilità per il compratore di inviare a bordo della nave due suoi rappresentanti, dopo la firma del contratto e il versamento del deposito. L'articolo 16, infine, stabilisce la legge regolatrice del contratto e prevede una clausola compromissoria in caso di liti scaturenti dal contratto stesso.

La nuova versione del 2012 del *Norwegian Saleform* è costruita sul modello della precedente, mantenendone inalterati la struttura ed i principi generali ormai consolidatisi, ma ha introdotto alcune modifiche al fine di adeguarsi al meglio alla prassi degli operatori.

Dal punto di vista strutturale, si nota come il preambolo del formulario sia oggi ancor più ricco di definizioni, mentre in coda al *Memorandum* sono stati aggiunti due ulteriori articoli: la clausola 17, che stabilisce che tutti gli avvisi e le comunicazioni previste dal contratto debbano avvenire in forma scritta, e la clausola 18, titolata «*entire agreement*», con la quale le parti stabiliscono che il contratto sottoscritto costituisce l'unico accordo tra le stesse in merito alla compravendita della nave e che tale accordo sostituisce ogni precedente accordo, scritto o verbale, intercorso tra i contraenti, in relazione all'oggetto del contratto.

Gli altri formulari elaborati dalla prassi di origine straniera, meno diffusi, presentano un *iter* non dissimile[179], mantenendo una struttura basata sulla previsione del verificarsi dell'effetto traslativo in un secondo momento rispetto a quello del perfezionamento del contratto.

[179] Cfr., per una disamina delle pattuizioni dei formulari maggiormente utilizzati nella prassi degli operatori anglosassoni, RIGHETTI, *ult. cit.*, pagg. 110 ss.

6.3 Inquadramento della prassi contrattuale di origine straniera negli schemi del diritto italiano

I contratti emergenti dalla prassi internazionale costituiscono, il più delle volte, fattispecie particolari di compravendita avente natura obbligatoria, in cui viene pattuita un'offerta unilaterale di vendita, che il venditore pone in essere in maniera irrevocabile ed a determinate condizioni stabilite. Il contratto si perfeziona poi, di regola, con lo scioglimento della riserva di gradimento da parte del compratore, all'esito di una o più visite della nave. Al momento dell'espressione di tale gradimento, il negozio diviene definitivo, anche se la vendita resta ancora obbligatoria. Il trasferimento del diritto reale è, infatti, differito, rispetto al perfezionamento del contratto, ad un momento successivo, ovvero all'adempimento, da parte del venditore, di un'obbligazione, che si sostanzia nella sottoscrizione di uno strumento solenne di vendita (*bill of sale*), alla quale si accompagna la consegna della nave e di altri documenti correlati e a cui fa riscontro la corresponsione del prezzo della vendita da parte dell'acquirente. Tale adempimento, poi, può essere preceduto dall'assolvimento di ulteriori obblighi convenzionali, come, ad esempio, eventuali riparazioni della nave, che si rendessero necessarie in seguito all'esperimento delle visite successive al perfezionamento del contratto.

La più attenta dottrina[180] ha escluso che la proposta contrattuale del venditore ed il successivo gradimento espresso dal compratore possano essere ricondotti allo schema del contratto preliminare, in quanto la pattuizione insita nel contratto definitivo di vendita non viene affatto differita al momento della conclusione di un successivo e diverso negozio, ma è già contenuta nel *memorandum* stesso, e diviene efficace con l'accettazione da parte dell'acquirente[181]. Le parti, pertanto, assumono già le obbligazioni della vendita, e non si riservano di farlo con un successivo contratto. Lo scioglimento della riserva, infatti, non porta alla formazione di un nuovo e distinto negozio, ma è momento di perfezionamento del contratto originario di vendita, che diviene definitivamente vincolante anche per il compratore[182]. Anche in un contratto

[180] Cfr. RIGHETTI, *ult. cit.*, pagg. 63 e 64, 113 e 114; RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo Secondo*, Milano, 1987, pagg. 1302 ss.
[181] In questo senso RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo Secondo*, Milano, 1987, pag. 1303.
[182] In questo senso RIGHETTI, *La compravendita di nave*, Padova, 1961, pagg. 67 e 68.

definitivo, quindi, può esservi una fase preparatoria, all'esaurimento della quale si determina il momento in cui gli effetti del negozio acquistano efficacia[183].

L'unico effetto del contratto preliminare è invece quello di far sorgere l'obbligazione di stipulare un successivo contratto, dal contenuto più o meno sufficientemente predeterminato. L'oggetto del preliminare è pertanto unicamente costituito da un *facere*, mentre l'oggetto del contratto definitivo può essere il più vario, e prevedere il trasferimento di un diritto. Non è un contratto preliminare, quindi, quello che già contiene tutti gli elementi essenziali del definitivo, ma in cui viene fissato un momento successivo per il determinarsi dei suoi effetti.

La stessa dottrina ha del pari escluso che lo schema contrattuale sopra decritto possa integrare una vendita sotto condizione sospensiva, in quanto l'accettazione dell'acquirente, che avviene con lo scioglimento della riserva di gradimento, non può essere considerata quale elemento accidentale del negozio, ma è un elemento essenziale e primario, senza il quale il contratto stesso non può giungere al perfezionamento[184]. Le stesse conclusioni vengono raggiunte con riferimento alla fase successiva prevista dai formulari, ovvero la consegna dello strumento solenne di vendita da parte del venditore, che non può condurre alla configurabilità di una vendita sottoposta a condizione sospensiva. La vendita, infatti, diviene definitiva al momento del manifestato gradimento, e tutti gli obblighi ad esso successivi non attengono più alla materia della conclusione, bensì a quella dell'adempimento e dell'esecuzione del contratto[185]. La consegna del *bill of sale* non può essere, pertanto, considerata quale condizione, in quanto gli effetti del contratto non sono subordinati al suo avveramento, essendo il negozio già perfezionatosi al momento dell'incontro dei consensi[186].

Dovendosi escludere la configurabilità di un contratto preliminare, nonché di una fattispecie di vendita sospensivamente condizionata, la dottrina[187] ha correttamente ricondotto la proposta del venditore e il successivo gradimento del compratore allo schema del patto di opzione (art. 1331 cod. civ.), in base al quale il primo si impegna

---

[183] In questo senso RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo Secondo*, Milano, 1987, pag. 1304.

[184] In questo senso RIGHETTI, *ult. cit.*, pagg. 1305 e 1306.

[185] In questo senso RIGHETTI, *La compravendita di nave*, Padova, 1961, pag. 115.

[186] Cfr. RIGHETTI, *ult. cit.*, pagg. 112 e 113.

[187] Cfr. RIGHETTI, *ult. cit.*, pagg. 67 e 111; RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo Secondo*, Milano, 1987, pagg. 1304 e 1305; nello stesso senso ROMAGNOLI, *La compravendita di nave*, in *Trattato breve di diritto marittimo*, coordinato da A. ANTONINI, *Volume III*, *Le obbligazioni e la responsabilità della navigazione marittima*, Milano, 2010, pag. 47.

a mantiene ferma la propria offerta fino a quando il secondo non abbia sciolto la riserva di gradimento. Si tratta pertanto di una vendita definitiva, e cioè di un particolare tipo di vendita con riserva di gradimento (art. 1520 cod. civ.). All'acquirente è, infatti, data la facoltà di ispezionare il mezzo e di decidere se procedere o meno all'acquisto, mentre il venditore assume un vero e proprio obbligo di alienare[188]. In caso di accettazione della proposta del venditore, il negozio diventa definitivo, pur se con efficacia *ex nunc*, e assume i connotati di una vendita obbligatoria, essendo l'effetto reale differito in un secondo momento, coincidente con la consegna della nave, del *bill of sale* e dei documenti correlati.

Il patto di opzione è la convenzione con cui una parte pone in essere una proposta irrevocabile, obbligandosi a mantenerla ferma per un certo tempo, mentre l'altra parte ha la possibilità di accettarla o meno. Una volta concluso il patto di opzione, il contratto dovrà ritenersi perfezionato in forza della sola dichiarazione unilaterale ricettizia dell'opzionario, effettuata nei termini stabiliti. L'opzione può dar luogo sia ad un contratto con effetto traslativo immediato, sia con effetto reale differito, ma essa è qualcosa di diverso dal preliminare, giacché, una volta accettata la proposta irrevocabile, la vendita posta in essere è definitiva, e non abbisogna di una ulteriore manifestazione di volontà delle parti per produrre l'effetto traslativo.

La schema contrattuale di regola adottato nell'ambito del *memorandum of agreement* costituisce quindi un caso di negozio a formazione progressiva[189]. In una prima fase vengono stabilite le condizioni contrattuali ed il venditore formula la sua offerta irrevocabile, obbligandosi a mantenerla ferma per un dato tempo, mentre all'acquirente è data la facoltà di accettare o meno tale proposta. Successivamente, con lo scioglimento della riserva di gradimento da parte del compratore, il contratto si perfeziona e produce i suoi effetti. Il più delle volte, però, l'effetto traslativo è ulteriormente differito al momento della sottoscrizione del *bill of sale*.

[188] Cfr. App. Genova 8 giugno 1949, in *Riv. dir. nav.* 1950, II, pag. 55: «l'opzione è un contratto che fa sorgere per una parte l'obbligo di vendere la nave e per l'altra la facoltà di procedere all'acquisto», con nota di PASCALINO, *In tema di opzione per l'acquisto di nave*.

[189] In questo senso RIGHETTI, *ult. cit.*, pag. 1305.

6.4 La formula *«outright»*

Le considerazioni sopra svolte si riferiscono allo schema negoziale tipico e maggiormente diffuso tra i formulari originati dalla prassi degli operatori internazionali, che il *Norwegian Saleform* prevede alla lettera b) dell'articolo 4. Le parti sono libere, però, di modificare tale schema. Con l'inserimento nel contratto della clausola *«outright sale»*, le parti intendono conferire immediatamente al contratto la natura di una vendita definitiva e vincolante, per entrambi i contraenti, al momento della sottoscrizione del *memorandum*. In tali casi il compratore non è tenuto ad effettuare visite ed ispezioni alla nave, oppure in contratto si dà atto che la nave è già stata ispezionata ed accettata; pertanto non vi è alcun gradimento da manifestare. Il contratto, cioè, si perfeziona al momento della formazione del *memorandum* stesso.
Similmente all'ipotesi descritta al paragrafo precedente, si avrà, nella maggior parte dei casi, il perfezionamento di una vendita con effetti meramente obbligatori, stante l'obbligo di consegna del *bill of sale*. Il trasferimento del diritto reale resterà pur sempre, anche in questo caso di vendita immediatamente definitiva, differito in un momento successivo alla perfezione del contratto.
L'ipotesi qui descritta di vendita cosiddetta *«outright»* è espressamente prevista alla lettera a) dell'articolo 4[190] del formulario predisposto dalla *Norwegian Shipbrokers' Association*. In tale formulario viene conferito alle parti un potere di scelta circa le modalità di conclusione del contratto, prevedendo un'alternativa tra vendita immediatamente definitiva e vendita con riserva di gradimento.

6.5 Il deposito convenzionale

La prassi dei formulari prevede che, in seguito alla stipulazione del *memorandum* e prima della messa a disposizione della nave e delle ispezioni di rito, l'acquirente sia gravato dall'obbligo di effettuare il versamento di una percentuale sul prezzo globale della vendita (solitamente pari al dieci per cento).

[190] *«…the sale is outright and definite, subject only to the terms and conditions of this Agreement»*.

Vi sono tre modi nei quali tale deposito può essere eseguito[191]:

1) presso un conto corrente bancario al nome cumulativo di venditore e compratore;
2) sempre presso una banca, al nome del compratore ma *in escrow*, cioè a condizione che la somma venga destinata al terzo depositante secondo le pattuizioni del *memorandum*;
3) presso terzi mediatori (*brokers*), rappresentanti del venditore.

La dottrina ha osservato come tale deposito non abbia natura di caparra confirmatoria, né di caparra penitenziale, in quanto manca un diritto di recesso correlativo alla sua prestazione, ma si tratti, invero, di una cauzione, a garanzia del corretto adempimento del contratto, che allo stesso tempo forma oggetto di una clausola penale[192], promettendosene il pagamento al venditore in caso di inadempimento dell'acquirente, e di un'imputazione convenzionale, qualificandosi lo stesso come acconto in caso di adempimento.

La dottrina ha affermato come la natura cauzionale del deposito non sia incompatibile con quella penale, dato che, se normalmente la penale è semplicemente promessa, non vi sono ostacoli al versamento della somma indicata presso un terzo depositario, autorizzato dal depositante, nel caso di propria inadempienza, al versamento della somma alla controparte[193]. Secondo quanto dettato dall'art. 1773 cod. civ., il depositario non potrà mai restituire la somma al depositante senza il consenso del terzo interessato. Secondo la dottrina in esame, le difficoltà possono sorgere nelle situazioni in cui il depositario si trovi a giudicare egli stesso dell'eventuale inadempimento del compratore. In tali casi, ai sensi dell'art. 1368, secondo comma, cod. civ., se il deposito è gratuito, la responsabilità per colpa del depositario dovrà essere valutata con minor rigore. La stessa dottrina ritiene applicabile alla fattispecie in questione l'art. 1777 cod. civ., al fine di disciplinare tutti quei casi dubbi in cui al depositario venga richiesto il versamento della somma da parte del venditore, ma al tempo stesso vi sia opposizione da parte del compratore.

Prevedendo il versamento di tale deposito, le parti, ai sensi dell'art. 1382 cod. civ., fissano preventivamente, nella misura del dieci per cento del prezzo globale pattuito

---

[191] Cfr. RIGHETTI, *La compravendita di nave*, Padova, 1961, pag. 152; RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo Secondo*, Milano, 1987, pag. 1325.
[192] Cfr. RIGHETTI, *ult. cit.*, pagg. 1325 e 1326.
[193] Cfr. RIGHETTI, *La compravendita di nave*, Padova, 1961, pag. 154; RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo Secondo*, Milano, 1987, pagg. 1326 e 1327.

per la vendita, l'ammontare del danno che il venditore potrebbe sopportare in caso di inadempienza dell'acquirente. Si tratta quindi di una «predeterminazione delle conseguenze del mancato adempimento del compratore»[194]. Nella prassi dei formulari si prevede, inoltre, la risarcibilità del danno ulteriore, pertanto il deposito avrà la funzione di fissare l'ammontare minimo del danno. Di fronte all'adempimento del compratore, quindi, la penale sarà sempre dovuta, indipendentemente dalla prova del danno. Il danno ulteriore dovrà, invece, essere sempre provato.

Secondo la prassi dei formulari, il deposito dovrà invece essere restituito al compratore, in caso di risoluzione del contratto per recesso unilaterale o per inadempienza del venditore. È fatto salvo, anche in questi casi, il diritto dell'acquirente al risarcimento del danno ulteriore[195].

Il *Norwegian Saleform*, nella versione del 1993, prevede il versamento del deposito[196], pari al dieci per cento del prezzo globale, entro un termine fissato convenzionalmente dalle parti. La modalità di versamento è quella sopra esposta al numero 1, ovvero presso un conto corrente bancario a firme congiunte del venditore e del compratore. Gli interessi, ove esistenti, andranno accreditati al compratore, mentre le spese del conto suddetto dovranno esser sopportate in parti uguali dai contraenti. Si prevede inoltre che, ove il deposito non venga versato nei termini stabiliti, il venditore abbia diritto di risolvere unilateralmente il contratto e di chiedere il risarcimento del danno, accresciuto degli interessi. Si tratta, in questo caso, di una clausola risolutiva espressa (art. 1456 cod. civ.).

Nella nuova versione del 2012, il formulario lascia ora libere le parti di determinare la percentuale del prezzo di vendita che dovrà essere versata a titolo di deposito cauzionale, prevedendo l'applicazione automatica del dieci per cento in caso di silenzio.

Un'altra novità degna di nota è l'espresso riferimento alla figura del Depositario, che, in caso di silenzio delle parti, è individuato nella banca del venditore, ma può essere un soggetto terzo, quale un *broker* o un legale. Le parti sono obbligate a fornire al Depositario tutta la documentazione necessaria per aprire il conto deposito.

Inoltre, la nuova clausola 2 del *Norwegian Saleform* dispone oggi chiaramente che il deposito debba essere versato entro tre giorni dal verificarsi delle seguenti condizioni:

---

[194] Così RIGHETTI, *La compravendita di nave*, Padova, 1961, pag. 153.
[195] Cfr. RIGHETTI, *ult. cit.*, pag. 155.
[196] Cfr. BOI, *I contratti marittimi. La disciplina dei formulari*, Milano, 2008, pag. 30.

firma del contratto, scambio dello stesso tra le parti e conferma da parte del Depositario circa l'avvenuta apertura del conto.

6.6 L'ispezione della nave

L'ispezione della nave da parte del soggetto acquirente, nella prassi dei formulari internazionali di vendita di nave, si articola in varie fasi, alcune delle quali sono funzionali allo scioglimento della riserva di gradimento, mentre altre intervengono successivamente al perfezionamento del contratto, e attengono alla fase dell'adempimento.

In particolare, il *memorandum of agreement* del 1993, predisposto dalla *Norwegian Shipbrokers' Association*, prevede che, successivamente alla sottoscrizione del contratto, il compratore sia tenuto ad effettuare una visita superficiale a nave galleggiante, nella quale procede all'ispezione delle parti esterne della stessa, senza alcuna apertura.

In seguito a tale visita, il soggetto acquirente ha 72 ore di tempo per esprimere il proprio gradimento. Se la nave viene accettata, la compravendita è da considerarsi definitiva e vincolante anche nei confronti del compratore. Nel caso contrario, il contratto si ritiene risolto ed al compratore viene restituito il deposito già versato, assieme agli interessi[197]. Pertanto il gradimento espresso al termine di tale visita superficiale individua il momento di perfezionamento della compravendita.

Una seconda visita, sempre a nave galleggiante, ma effettuata con l'apertura del mezzo e la relativa ispezione delle parti interne dello stesso (quali i macchinari, le caldaie, le cisterne, i doppi-fondi, ecc), era prevista nelle precedenti edizioni del *Saleform*, nonché in altri formulari *standard* di minore utilizzo. Il contratto poteva dirsi perfezionato solo in seguito al gradimento espresso all'esito di tale ulteriore ispezione[198]. La più attenta dottrina, peraltro, consiglia oggi agli operatori di apportare le opportune modifiche convenzionali al formulario in oggetto, in modo tale da prevedere l'ispezione delle parti interne della nave, giacché ritiene più congruo e soddisfacente per gli interessi legittimi del compratore che il momento essenziale per

[197] Cfr. BOI, *ult. cit.*, pagg. 30 e 31.
[198] Cfr. RIGHETTI, *ult. cit.*, pag. 148.

la perfezione dell'atto sia individuato nell'effettuazione della visita con apertura, di certo più pregnante della mera visita superficiale[199].

Successivamente al perfezionamento della fattispecie, il *Norwegian Saleform* prevede una fase di ispezione della nave più accurata ed approfondita. Tale visita può articolarsi in due modi. Nel primo si richiede che la nave venga condotta in bacino, a cura del venditore, nel porto contrattualmente designato per la consegna. Qui si procede ad una approfondita ispezione delle parti immerse della nave, in presenza del compratore, o di chi per lui, e di un rappresentante dell'ente di classifica. Ove siano riscontrati difetti al timone, alle eliche, alla carena o alle altre parti sommerse, tali da pregiudicare la classe della nave, questi dovranno essere eliminati a spese del venditore, fino a completa soddisfazione della società di classificazione.

La seconda modalità di ispezione prevede che il compratore abbia il diritto di organizzare a sue spese una visita da parte di sommozzatori, senza che sia necessario condurre la nave in bacino. I sommozzatori devono ricevere l'approvazione dell'ente di classifica. Nel caso di difetti alle parti sommerse non eliminabili con la nave galleggiante, il venditore dovrà a sue spese provvedere a condurre la nave in bacino per i controlli da parte della società di classificazione e le necessarie riparazioni. Tali riparazioni, come nell'ipotesi precedentemente esposta, dovranno essere effettuate sempre a spese del venditore. Si prevede, inoltre, che il venditore sia tenuto, a sue spese, a condurre la nave in altro luogo vicino, se nel porto previsto per la consegna non vi siano strutture sufficienti alle riparazioni richieste.

Mentre la nave è in bacino, a richiesta dell'ente di classifica o del compratore, il venditore può essere obbligato a procedere allo sfilamento dell'asse portaelica. Se lo stesso viene trovato in stato tale da compromettere la classe della nave, il venditore è obbligato a sue spese ad effettuare le necessarie riparazioni, fino ad ottenere il benestare della società di classificazione.

Le spese dello sfilamento sono a carico del venditore quando lo sfilamento sia stato chiesto dall'istituto di classifica, oppure, anche quando il richiedente sia stato il compratore, vengano riscontrati danni all'asse portaelica, tali da pregiudicare la classe della nave. Dette spese sono, invece, a carico del compratore, nel caso in cui sia stato egli stesso il richiedente e, in seguito all'ispezione dell'asse portaelica, questo venga

[199] Cfr. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo, Parte Quinta, Aggiornamenti e indici generali*, Milano, 2001, pag. 117.

trovato in buono stato, o comunque in stato tale da non pregiudicare la classe della nave.

Per quanto riguarda le spese relative all'entrata e all'uscita dal bacino, i diritti e le tasse di carenaggio, gli onorari del rappresentante del registro di classificazione, queste sono a carico del venditore nel caso in cui si registrino difetti alle parti sommerse tali da pregiudicare la classe della nave, ovvero quando l'ente di classifica abbia richiesto lo sfilamento dell'asse portaelica. In tutti gli altri casi tali spese sono a carico dell'acquirente.

La visita in bacino è comune a molti formulari, che fanno riferimento, in relazione alla classe della nave, ai cosiddetti *«clean certificates»*. Tali sono quei certificati dell'ente di classificazione, relativamente alla classe della nave, che sono esenti prescrizioni dal parte dell'ente stesso, e che il venditore è obbligato a mantenere fino alla consegna del mezzo. Per prescrizioni si devono intendere quelle imposizioni dirette all'armatore di provvedere a riparazioni, modifiche o sostituzioni, in difetto di effettuazione delle quali alla scadenza del termine concesso la nave non può mantenere la classe[200].

La nuova versione del *Norwegian Saleform*, datata 2012, ha invertito l'ordine di preferenza delle visite successive al gradimento, ponendo come prima alternativa l'ispezione a mezzo di sommozzatori, di fatto più utilizzata nella prassi degli operatori. Il compratore che intende richiedere l'ispezione subacquea deve ora farlo entro e non oltre nove giorni prima della data prevista per la consegna, in modo tale da assicurare al venditore un congruo preavviso al fine di rendere la nave pronta per l'ispezione. È previsto, inoltre, che, ove l'ispezione subacquea debba essere eseguita in un luogo diverso da quello previsto per la consegna, perché inidoneo a tal fine, ciò comporterà lo slittamento automatico della data di cancello per il tempo occorrente allo spostamento della nave, che dovrà essere effettuato a spese del venditore.

La più recente versione del formulario prevede poi che, nel caso in cui durante l'ispezione subacquea siano riscontrati difetti che la società di classificazione non richiede siano riparati prima della successiva visita di classe, il venditore possa essere autorizzato a consegnare la nave con i difetti riscontrati, a fronte di una congrua riduzione del prezzo di acquisto per il compratore, che tenga conto dei costi di lavoro

[200] In questo senso RIGHETTI, *ult. cit.*, pagg. 149 e 150.

e materia necessari per eseguire le future riparazioni. L'acquirente, a seguito della riduzione del prezzo, non potrà avanzare più alcuna pretesa in merito a tali difetti.

6.7 La consegna della nave e il trasferimento del diritto reale

La fase finale, con cui termina l'*iter* contrattuale previsto nei formulari elaborati dalla prassi degli operatori internazionali, si compone di una serie di obbligazioni. Accanto alla consegna della nave e dello strumento solenne di vendita da parte del venditore, vi è la corresponsione del prezzo pattuito da parte del soggetto acquirente.
Uniformandosi ai dettami statutari anglosassoni[201], che si ispirano al principio di simultaneità delle obbligazioni contrattuali di compravendita, la prassi dei formulari ha previsto che tali prestazioni debbano essere compiute in modo contestuale[202]. Pertanto nei formulari stessi si fa espresso riferimento alla predeterminazione di un luogo ed una data di consegna della nave, ed in tali luogo e data è previsto debba esaurirsi la fase dell'adempimento.
Il venditore è obbligato a mettere a disposizione e consegnare la nave, alla data e nel luogo pattuiti, nella sua attuale classe, libera da prescrizioni, nello stesso stato in cui si trovava al momento della visita, salvo gli ordinari usura e logorio successivi. Ove la nave non possa esser pronta per la data prevista, nonostante l'uso della dovuta diligenza, il *Norwegian Saleform* prevede[203] che il venditore possa fissare una nuova data di consegna, comunicandola per iscritto al compratore. Quest'ultimo potrà poi decidere, entro sette giorni, se accettare o meno tale data. In questo secondo caso il contratto si avrà per risolto. L'edizione 2012 del *Memorandum* ha ridotto il suddetto termine da sette a tre giorni ed ha previsto, poi, che in caso di accettazione di una nuova data, il compratore non perda il diritto al risarcimento dei danni per inadempimento del venditore. Altra novità introdotta dalla nuova versione riguarda i termini entro i quali il venditore deve dare comunicazione al compratore circa la sua

[201] Cfr. *Sale of Goods Act* 1979, Part. IV, Section 28: *«Unless otherwise agreed, delivery of the goods and payment of the price are concurrent conditions, that is to say, the seller must be ready and willing to give possession of the goods to the buyer in exchange for the price and the buyer must be ready and willing to pay the price in exchange for possession of the goods.»*, reperibile sul sito internet www.legislation.gov.uk.
[202] Cfr. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo Secondo*, Milano, 1987, pag. 1328.
[203] Cfr. BOI, *ult. cit.*, pagg. 32 e 33.

intenzione di dare la *Notice of Readiness*, cioè l'avviso con cui si dà notizia che la nave è pronta per la consegna, che deve ora essere comunicato entro una finestra temporale ben definita.

Accanto alla nave dovranno essere consegnati tutti gli altri beni accessori oggetto del trasferimento. La nave viene, infatti, solitamente alienata con tutte le sue pertinenze e tutti i suoi accessori, di terra e di bordo, inclusi i corredi, i pezzi di ricambio, gli equipaggiamenti, le apparecchiature, il mobilio, ecc. Vengono, di regola, esclusi dalla vendita gli effetti personali del comandante e dell'equipaggio, nonché quei beni, solitamente destinati ai servizi di vitto e alloggio a bordo della nave, che rechino il marchio o il nome del precedente proprietario[204].

Sul tema si registra un'innovazione introdotta dal *Norwegian Saleform* 2012, la cui clausola 7 impone al venditore di fare una lista dei beni a bordo che sono di proprietà di terzi e che quindi sono esclusi dalla vendita. La mancata inclusione di alcuni di tali elementi nella lista comporta l'obbligo a carico del venditore di rimpiazzarli o procurarseli a sue spese prima che avvenga la consegna della nave. Tale clausola ha lo scopo di tutelare il compratore che potrebbe essere indotto a ritenere che tutti gli elementi rilevati a bordo durante le ispezioni siano inclusi nella vendita, mettendolo al corrente di quei beni appartenenti ad altri soggetti.

Nella prassi dei formulari è previsto, inoltre, l'acquisto separato delle scorte di combustibile (*bunkers*) e di lubrificante, dei viveri e di altri eventuali approvvigionamenti, che vengono presi in consegna da parte del compratore al momento della consegna della nave, e pagati secondo il prezzo di mercato corrente al giorno della consegna nel porto in cui essa ha luogo. La nuova versione 2012 del *memorandum* ha previsto, inoltre, con riguardo alle scorte di combustibile, la possibilità di determinarne il valore in base al prezzo netto attuale pagato dal venditore come risultante da fatture o *vouchers*.

Contestualmente alla consegna della nave, il venditore ha l'obbligo di convenire di fronte ad un pubblico notaio, o un altro soggetto fornito del potere di certificazione ed autenticazione, al fine della formazione dello strumento solenne di vendita (*bill of sale*). Con tale atto si dimostra la titolarità del diritto di proprietà in capo all'alienante, si garantisce che la nave è libera da ipoteche e da ogni altro gravame, si dà atto del ricevuto pagamento del prezzo e si immette il compratore nella proprietà e nel

[204] Cfr. RIGHETTI, *ult. cit.*, pagg. 1314 e 1315.

possesso esclusivi del mezzo alienato. Secondo la *common law*, infatti, i diritti sulla nave si intendono trasmessi mediante la materiale consegna del *bill of sale*[205], che deve essere redatto in una forma accettata dalla legge del paese in cui il compratore registrerà la nave, autenticato dal notaio e legalizzato dal console competente.

Unitamente alla consegna dello strumento solenne di vendita, i formulari prevedono l'obbligo di consegna di una serie di altri documenti relativi al bene venduto. Il *memorandum of agreement* elaborato dalla *Norwegian Shipbrokers' Association* prevede[206], ad esempio, che debbano essere consegnati, assieme al *bill of sale*: un recente certificato di proprietà emesso dall'Autorità; una conferma della classe della nave emessa entro 72 ore prima della consegna; un certificato dell'Autorità che dimostra che la nave è libera da gravami; un certificato di cancellazione della nave dal registro di iscrizione o un impegno scritto del venditore di effettuare tale cancellazione entro quattro settimane; qualsiasi altro documento che possa essere richiesto dalle Autorità per registrare la nave.

Tutta la documentazione tecnica presente a bordo (certificati di classe, planimetrie della nave, certificazioni dei vari macchinari, certificazioni di navigabilità…) dovrà essere consegnata allo stesso tempo della consegna della nave, potendo l'alienante trattenere alcuni documenti (quali i libri di bordo), purché ne fornisca copia all'acquirente.

La nuova versione del *Norwegian Saleform* 2012 ha ampliato notevolmente la lista dei documenti che devono essere scambiati tra le parti al momento della consegna della nave. La clausola 8 prevede, ora, un elenco molto dettagliato, anche se non è da considerarsi esaustivo, in quanto le parti ben possono aggiungere alla lista uno o più documenti che ritengono necessari al fine di definire al meglio taluni aspetti relativi alla vendita conclusasi.

La novità più interessante è sicuramente quella riguardante l'obbligo per il venditore di fornire all'acquirente l'estratto del registro della nave, anziché il certificato di proprietà, stante la difficoltà, in molti paesi, di procurarsi tale ultimo documento prima della cancellazione della nave dalle matricole. La trasmissione dell'estratto del registro, che certifica che la nave è di proprietà del venditore ed è libera da gravami, può ora avvenire anche via fax o posta elettronica, con la possibilità della consegna del documento cartaceo in un tempo successivo. Tale emendamento ha il merito di

[205] In questo senso RIGHETTI, *La compravendita di nave*, Padova, 1961, pag. 156.
[206] Cfr. BOI, *ult. cit.*, pagg. 33 e 34.

tener conto delle oramai frequenti ipotesi in cui il venditore non sia in grado di ottenere la cancellazione delle ipoteche sulla nave, se non dopo l'avvenuta riscossione del prezzo della vendita.

La principale obbligazione del compratore, da eseguirsi all'atto della consegna della nave, è il pagamento del prezzo della vendita. Egli è obbligato al versamento dell'importo residuo (solitamente il 90%) del prezzo pattuito nel *memorandum*. Ove il compratore si rendesse inadempiente nei riguardi di tale obbligo, i formulari prevedono che la controparte abbia diritto di trattenere il deposito cauzionale e di agire per il risarcimento dei danni eccedenti tale somma. Si prevede, inoltre, che, all'atto della consegna della nave, il compratore debba impegnarsi a cambiare il nome della nave e tutti i precedenti elementi distintivi[207].

6.8 La traslazione dei rischi

Contestualmente al trasferimento del diritto reale sulla nave, che nella prassi è solitamente differito al momento della consegna del mezzo e dell'esecuzione del *bill of sale*, si verifica il passaggio dei rischi e delle spese di mantenimento della nave dal venditore all'acquirente.

Sul punto si osserva, però, come i formulari prevedano spesso una disciplina dettagliata circa la materia del trasferimento dei rischi, stabilendo, a favore del soggetto venditore, esoneri convenzionali dalla responsabilità per perdita del mezzo nautico anteriormente alla consegna. Ad esempio, la clausola 5d del *Norwegian Saleform*[208] (5e nella versione 2012), prevede che, in caso di perdita totale (effettiva o presunta per legge) della nave prima della consegna, il deposito venga restituito al compratore e l'accordo divenga inefficace senza ulteriori conseguenze. In tali casi si ha, quindi, una irresponsabilità del venditore. La dottrina ha precisato che, per aversi tale esonero, non deve ravvisarsi alcuna colpa propria del venditore in ordine

[207] Cfr. BOI, *ult. cit.*, pag. 33.
[208] Cfr. CARBONE – CELLE – LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo – Attraverso i casi e le clausole contrattuali*, Torino, 2011, pag. 39.

all'avveramento degli eventi impeditivi ed, ancora, che l'impedimento deve risultare totale ed assoluto, ovvero coincidente con la perdita totale o costruttiva della nave[209].
Altri formulari hanno previsto esoneri ancora più ampi, ad esempio in casi di mancata consegna derivante da scoppio di guerra, da ragioni politiche, da restrizioni di governi ed autorità o finanche derivante da qualsiasi evento che sfugga al controllo del venditore[210].
Tale prassi dei formulari, che prevede specifiche cause di esonero convenzionale dalla responsabilità del venditore in ordine ai danni subiti dal mezzo prima della consegna, si giustifica alla luce della mancata elaborazione, nella dottrina di *common law*, di una teoria generale della colpa contrattuale, nonché della forza maggiore e del caso fortuito. A ciò si aggiunge il principio, proprio del diritto anglosassone, della cogenza delle obbligazioni contrattuali, per cui nessun fatto impeditivo della prestazione può liberare il debitore, se non è espressamente pattuito[211].
L'importanza degli esoneri convenzionali va valutata anche in rapporto alla legislazione italiana[212], dove, in tema di contratti che trasferiscono la proprietà di una cosa determinata, ed in particolare nel caso in cui gli effetti traslativi siano differiti, l'art. 1465 cod. civ. prevede che il perimento della cosa per causa non imputabile all'alienante non liberi l'acquirente dall'obbligo di eseguire la controprestazione, ancorché la cosa non gli sia stata ancora consegnata. Trattandosi di una norma dispositiva e derogabile per volontà delle parti, le clausole di esonero della responsabilità del venditore per il perimento della nave in epoca anteriore alla consegna sono assolutamente valide.
Si osserva, infine, che i formulari stabiliscono, in linea con il sistema dell'art. 1207 cod. civ., il trasferimento dei rischi relativi alla conservazione della nave in capo al compratore, ove si verifichi una mora del medesimo in ordine al ritiro della parte e al pagamento del prezzo residuo[213].

---

[209] Cfr. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo Secondo*, Milano, 1987, pag. 1335.
[210] Cfr. RIGHETTI, *La compravendita di nave*, Padova, 1961, pag. 158.
[211] Cfr., sul punto, RIGHETTI, *ult. cit.*, pagg. 158 ss.
[212] In questo senso RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo Secondo*, Milano, 1987, pag. 1335.
[213] Cfr. RIGHETTI, *La compravendita di nave*, Padova, 1961, pag. 163.

6.9 La garanzia per i vizi della nave venduta

In materia di garanzia per vizi, la compravendita di nave soggiace alle norme di diritto comune dettate dal codice civile per la compravendita in generale, di cui agli articoli 1490 e seguenti.

Si osserva come il nostro ordinamento offra una tutela più ampia per il compratore, rispetto al diritto anglosassone, per quanto riguarda i vizi della cosa venduta. In quest'ultimo, infatti, il venditore è ritenuto responsabile solamente per i vizi dolosamente occultati, oltre che per difetto di qualità promesse, mentre il nostro diritto prevede anche una tutela per i vizi non conosciuti o non facilmente riconoscibili da parte dell'acquirente[214]. Sul punto, la più attenta dottrina ha evidenziato come il diritto anglosassone, in cui «i fulcri della responsabilità del venditore rimangono sostanzialmente la espressa assunzione di responsabilità ed il dolo»[215], abbia rimedi che si riferiscono al vizio inteso in senso soggettivo, quale difformità rispetto all'oggetto della manifestazione di volontà. Nel diritto italiano, invece, il rimedio offerto dall'art. 1497 cod. civ. può riferirsi alla mancanza di qualità essenziali, considerate sia soggettivamente che oggettivamente.

Tenendo conto che, nella prassi dei formulari, il compratore ha il diritto di effettuare ispezioni del mezzo nautico, spesso svolte in modo particolarmente accurato, nel periodo antecedente la consegna della nave, sembra difficile ipotizzare che si possano riscontrare vizi non riconoscibili con l'utilizzo della normale diligenza[216]. Tuttavia la giurisprudenza ha chiarito che il compratore conserva comunque il diritto ad esercitare l'azione redibitoria, anche in epoca successiva alle fasi dell'ispezione e del gradimento, ove si manifestino vizi non riconosciuti e non facilmente riconoscibili, ma atti a incidere sulla navigabilità e sulla classificazione della nave[217].

Nemmeno l'eventuale inserimento di una clausola di gradimento, con la quale il compratore dichiari di aver esaminato il bene e di averlo riconosciuto immune da vizi, appare idoneo ad escludere la garanzia per i vizi occulti. Una tale clausola, invero,

---

[214] Cfr., per una comparazione tra il sistema anglosassone e quello italiano, in materia di garanzia per vizi della cosa venduta, RIGHETTI, *ult. cit.*, pagg. 128 ss.
[215] Così RIGHETTI, *ult. cit.*, pag. 131.
[216] In questo senso RIGHETTI, *ult. cit.*, pag. 139.
[217] Cfr. Trib. Roma 24 luglio 1951, in *Riv. dir. nav.* 1952, II, pag. 37.

potendo riferirsi solamente a quanto constatato nella visita effettiva, può escludere i soli vizi rilevabili a semplice vista[218].

Per quanto riguarda i vizi facilmente riconoscibili, ai sensi del 1491, la garanzia è dovuta in presenza di un'espressa dichiarazione in tal senso da parte del venditore, che attesta l'immunità della cosa da ogni vizio. Una simile dichiarazione non sembra potersi equiparare al patto secondo cui la nave sarebbe stata consegnata in perfette condizioni di navigabilità e con tutti i requisiti propri della sua classe, come, invece, a torto sostenuto dalla giurisprudenza[219]. Quest'ultimo patto non sarà pertanto idoneo a estendere la garanzia anche ai vizi facilmente riconoscibili. La dottrina ha opportunamente sottolineato, infatti, come vi sia differenza tra l'obbligazione di consegnare un bene non viziato, rispetto alla specifica dichiarazione di scienza o di verità sulla condizione del bene stesso[220].

6.10 *Segue*. La clausola *«as she lies»*

Di frequente impiego nella prassi della vendita nautica, soprattutto in casi particolari (ad esempio la vendita di navi destinate alla demolizione o vittime di sinistri importanti, o in caso di vendita di imbarcazioni da diporto), è l'inserimento della clausola *«as she lies»*, tradotta comunemente in italiano con l'espressione «come sta e come giace». Con tale pattuizione le parti intendono escludere qualsiasi garanzia per vizi, convenzionale o statutaria, stabilendo che la nave venga venduta nello stato, non descritto, in cui si trova al momento della conclusione del contratto o della consegna.

L'inserzione della suddetta clausola si accompagna, solitamente, alla qualificazione del contratto come *«outright sale»*, cioè come vendita definitiva. In ogni caso, però, per specifica pattuizione, resta sempre a carico del venditore il rischio di perdita totale della nave fino al momento della consegna. Tale rischio viene peraltro attenuato, nella prassi, mediante specifica pattuizione che riconosce al compratore, in caso di perdita

[218] In questo senso GRIGOLI, *Il regime dei beni nella sfera nautica, Volume II*, Bologna, 2002, pag. 598.
[219] Cfr. Trib. Roma 24 luglio 1951, in *Riv. dir. nav.* 1952, II, pag. 37.
[220] In questo senso GRIGOLI, *ult. cit.*, pag. 599.

del mezzo, il solo diritto alla restituzione del deposito inizialmente versato, con esclusione di ogni pretesa al risarcimento del danno[221].

Atteso che lo scopo delle parti, mediante l'utilizzo della clausola *«as she lies»*, è quello di un totale esonero della garanzia per vizi della nave venduta, resta da vedere quali possano essere la portata e gli effetti di una simile pattuizione nel nostro ordinamento. Sul punto la giurisprudenza ha assunto, nel tempo, posizioni tra loro eterogenee.

Un primo risalente orientamento[222] non ha riconosciuto alcuna esclusione convenzionale della garanzia per vizi, neppure in presenza della clausola *«as she lies»*. Tale pattuizione è stata considerata come una mera riformulazione del disposto dell'art. 1477, primo comma, cod. civ., che prevede l'obbligo del venditore di consegnare la cosa venduta nello stato in cui si trovava al momento della conclusione del contratto. In virtù di tale interpretazione fortemente restrittiva si è, di fatto, svuotata di contenuto la suddetta clausola, riducendola ad una sorta di «vuota formula notarile»[223], priva di alcun valore giuridico.

L'indirizzo prevalente accolto dai giudici del tempo[224] ha, tuttavia, attribuito alla clausola il limitato effetto di sollevare il venditore dalla responsabilità per i vizi apparenti. Tala categoria di vizi riguarderebbe ciò che il compratore può accertare con l'uso della normale diligenza.

La più recente giurisprudenza è pervenuta, poi, ad interpretazioni meno restrittive, riconoscendo l'esonero operante anche in riferimento ai vizi occulti. Si è ritenuto che la clausola *«as she lies»* importi l'esclusione della garanzia per ogni vizio e difformità, precisando che l'accettazione della nave senza riserve comporti il venir meno della garanzia per i vizi apparenti, mentre la pattuizione in questione abbia l'effetto di far rinunziare alla garanzia per i vizi occulti[225].

---

[221] Cfr. la clausola 5d del *Norwegian Saleform*, che dispone che: *«Should the Vessel become an actual, constructive or compromised total loss before delivery the deposit together with interest earned shall be released immediately to the Buyers whereafter this Agreement shall be null and void»*.

[222] Cfr. App. Fiume 20 luglio 1939, in *Riv. dir. nav.* 1939, II, pag. 365; App. Milano 11 luglio 1939, in *Dir. mar.* 1940, pag. 78.

[223] Così RIGHETTI, *ult. cit.*, pag. 144.

[224] Cfr. Cass 5 luglio 1940, in *Sinossi* 1940, pag. 621; App. Catania 11 luglio 1947, in *Dir. mar.* 1947, pag. 514; App. Genova 7 ottobre 1952, in *Riv. dir. nav.* 1955, II, pag. 120; Trib. Roma 24 luglio 1951, in *Riv. dir. nav.* 1952, II, pag. 37.

[225] Cfr. Lodo arbitrale 28 febbraio 1990, in *Dir. mar.* 1990, II, pag. 1144.

Anche la dottrina è nel senso di attribuire la più ampia portata alla clausola «come sta e come giace»[226], ritenendo che l'unico limite all'esclusione della garanzia sia da individuarsi con riferimento ai vizi in mala fede taciuti[227], in aderenza al disposto del secondo comma dell'art. 1490 cod. civ. Pertanto la clausola *«as she lies»* è da ritenersi inoperante con riferimento a quei vizi la cui sussistenza non sia stata oggetto di comunicazione da parte del venditore. Non ogni omissione da parte del venditore, però, circa la presenza di una difformità, è idonea a farlo decadere dal beneficio dell'esonero, in quanto, come evidenziato da attenta dottrina[228], il silenzio su di un vizio è da ritenersi frutto di malafede quando non sia giustificabile, ed abbia invece lo stesso risultato di una dissimulazione positiva, implicando un certo grado di dolo da parte del venditore. Quando invece quest'ultimo, pur conoscendo un vizio, abbia omesso di segnalarlo all'acquirente per semplice dimenticanza, per sottovalutazione o per affidamento sulla facile riconoscibilità, la clausola *«as she lies»* deve ritenersi pienamente operante, e la responsabilità per detto vizio deve ritenersi esclusa.

6.11 La clausola *«entire agreement»*

La clausola 18 della nuova versione del *Norwegian Saleform* 2012 prevede, nella sua prima parte, che il contratto sottoscritto dalle parti debba costituire l'unico accordo tra le stesse e che tale accordo debba sostituire ogni precedente accordo scritto o verbale intercorso tra le parti, in relazione all'oggetto del contratto. Tale clausola è nota nella prassi dei contratti internazionali con il nome di *«entire agreement»*, cioè clausola d'intero accordo o di accordo completo.

La pattuizione in esame ha lo scopo di limitare il potere interpretativo che la legge conferisce al giudice o all'arbitro, vincolando l'interprete a quanto statuito espressamente dalle parti nel contratto stesso, e precludendo, quindi, qualsiasi possibilità di far valere eventuali aspetti esterni al negozio, come ad esempio le trattative. Ciò pone problemi dal punto di vista della validità di tale tipo di clausola secondo i principi del nostro ordinamento, dal momento che essa potrebbe porsi in

[226] Cfr. MARESCA, *La clausola come sta e giace nella vendita di nave*, in *Dir. mar.* 1947, pag. 514.
[227] Cfr. RIGHETTI, *ult. cit.*, pag. 145.
[228] Cfr. RIGHETTI, *ult. cit.*, pagg. 146 e 147.

contrasto con gli artt. 1362 ss. cod. civ., che prevedono i criteri in base ai quali devono essere interpretati i contratti. L'art. 1362 cod. civ., in particolare, dispone che l'interprete debba andare oltre il senso letterale delle parole usate nel contratto, dovendo indagare la comune intenzione delle parti, con l'ausilio di elementi anche esterni al contenuto negoziale.

La dottrina che ha esaminato più approfonditamente la questione[229] ha espresso forti dubbi sulla validità di una simile clausola, ritenendo che le parti non possano imporre al giudice criteri vincolanti per l'interpretazione complessiva del contratto. Mediante una clausola negoziale non si può, quindi, ottenere l'effetto di limitare l'attività interpretativa alla sola lettera del contratto, senza tenere conto degli altri criteri ermeneutici previsti dalla legge. La materia dell'interpretazione del contratto, dunque, è materia sottratta alla disponibilità delle parti, in quanto concerne l'attività del giudice e attiene all'ordine pubblico.

La clausola 18 della nuova versione del *Norwegian Saleform*, nella seconda parte, prevede inoltre che le parti debbano riconoscersi unicamente i diritti e i rimedi espressamente contemplati nel contratto, con l'esclusione, pertanto, di ogni altra garanzia. Vengono escluse anche tutte quelle condizioni implicite imposte da leggi o statuti, nella misura in cui tale esclusione possa avvenire e con il limite della responsabilità per dolo.

Ove il contratto sia regolato dalla legge britannica, tale pattuizione avrà il significativo effetto di escludere l'applicazione degli *implied terms* previsti dal Sale of Goods Act del 1979[230], che prevedono specifiche garanzie, come quella concernente l'obbligo del venditore di assicurare che il bene sia di qualità soddisfacente e adatto allo scopo per cui usualmente viene impiegato. Si tratta di clausole implicite, cioè fonti integrative che colmano eventuali lacune contrattuali.

Per quanto riguarda il diritto italiano, sorgono dubbi sulla validità della clausola in esame, posto che l'art. 1374 cod. civ. stabilisce che il contratto obbliga le parti non solo a quanto espresso nel medesimo, ma anche a tutte le conseguenze che ne derivano secondo la legge o, in mancanza, secondo gli usi e l'equità.

In ogni caso, ove la clausola abbia l'effetto di limitare la responsabilità di una delle parti, dovrà incontrare il limite della colpa grave, come previsto dall'art. 1229 cod.

---

[229] Cfr. DE NOVA, *"The Law which governs this Agreement is the Law of the Republic of Italy": il contratto alieno*, in *Riv. dir. priv.* 2007, pagg. 7 ss.

[230] Cfr. *Sale of Goods Act* 1979, Part. II, Sections 13 ss., reperibile sul sito internet www.legislation.gov.uk.

civ. Per quanto attiene alle garanzie per vizi della nave venduta, valgono le considerazioni svolte in precedenza con riguardo alle clausole limitative di tali garanzie. Anche la seconda parte di questa clausola 18, infatti, sembra far emergere una natura *«as is»* della vendita, per quanto riguarda ciò che non venga espressamente contemplato nel contratto.

6.12 La compravendita delle unità da diporto

La compravendita delle unità da diporto, come consolidatasi nella prassi degli operatori del settore, presenta un *iter* contrattuale con caratteristiche molto simili a quelle dei formulari *standard* relativi alle navi commerciali. I modelli negoziali elaborati in materia di navigazione lusoria[231], infatti, prevedono anch'essi uno schema di vendita con riserva di gradimento, in base al quale la parte venditrice formula un'offerta irrevocabile di vendita, mentre la parte acquirente è libera di accettare o meno tale offerta, al termine delle visite ispettive compiute sul mezzo nautico. Si prevede, inoltre, analogamente all'ipotesi di vendita di navi commerciali, che il compratore sia tenuto al versamento di un deposito convenzionale.

Si tratta, anche nel caso di trasferimento di unità da diporto, di una fattispecie di vendita obbligatoria. Il negozio si perfeziona con lo scioglimento della riserva di gradimento da parte del compratore, ma l'effetto traslativo è differito al successivo momento della consegna del mezzo nautico, che, anche in questa ipotesi, si verifica contestualmente al pagamento del residuo del prezzo di vendita ed alla consegna del *bill of sale*.

Si osserva, pertanto, come la vendita di navi commerciali e quella avente ad oggetto unità da diporto presentino numerose analogie. L'unica differenza rilevante tra le due tipologie negoziali è quella relativa agli effetti di una mancata dichiarazione dell'acquirente, entro i termini previsti, con cui manifesti la volontà di accettare o meno il mezzo nautico in seguito alla fase ispettiva[232]. Se, infatti, nell'ipotesi di

[231] Cfr., in riferimento al formulario ITALVENDITA DIPORTO '92, elaborato dalla Camera di Commercio di Genova, GRIGOLI, *Il regime dei beni nella sfera nautica, Volume II*, Bologna, 2002, pagg. 600 ss.

[232] Cfr. ROMAGNOLI, *Compravendita di nave*, in *Dizionari del diritto privato – promossi da Natalino Irti*, *Diritto della navigazione*, a cura di M. DEIANA, Milano, 2010, pag. 109.

vendita di navi commerciali, tale silenzio è sanzionato dalla prassi con l'automatica inefficacia del contratto[233], nel caso di compravendita di unità da diporto taluni formulari[234] prevedono che, qualora il compratore non comunichi, entro il termine stabilito, la sua volontà di accettare o meno il contratto, questo debba ritenersi ugualmente concluso.

6.13 La compravendita di aeromobile nella prassi nazionale ed internazionale

La compravendita di aeromobile, come osservato all'inizio della presente trattazione[235], non possiede, sul piano giuridico, lineamenti e caratteristiche in grado di distinguerla dall'istituto della compravendita di diritto comune. Pertanto, analogamente a quanto accade nel settore marittimo, anche in quello aeronautico l'esame della prassi contrattuale degli operatori assume un'importanza cruciale, al fine di esaminare, nel suo concreto atteggiarsi, questa particolare tipologia di vendita.
Si osserva come la compravendita di aeromobile, nella prassi nazionale e internazionale[236], possa assumere sia la natura di atto con effetti traslativi immediati che quella di atto con effetti differiti nel tempo o soggetti a condizione sospensiva.
Di regola, e analogamente a quanto avviene nel settore della navigazione marittima, la compravendita di aeromobile si atteggia attraverso un *iter* contrattuale che prevede un'offerta irrevocabile del venditore e si perfeziona con lo scioglimento della riserva di gradimento da parte del compratore, al termine di una serie di ispezioni in volo e a terra. Si prevede, poi, nella prassi, che l'effetto traslativo sia differito al momento della consegna del velivolo, cui fa riscontro il pagamento del corrispettivo pattuito.

---

[233] Cfr. la clausola 4b del *Norwegian Saleform*, la cui ultima parte dispone che: *«Should notice of acceptance of the Vessel's classification records and of the Vessel not be received by the Sellers as aforesaid, the deposit together with interest earned shall be released immediately to the Buyers, whereafter this Agreement shall be null and void»*.
[234] Cfr., in riferimento a una simile clausola contenuta nel formulario ITALVENDITA DIPORTO '92, GRIGOLI, *ult. cit.*, pag. 602; una simile previsione è contemplata anche dal *Memorandum of Agreement for the Sale and Purchase of Pleasure Vessel*, elaborato dalla *Italian Ship and Yacht Brokers Association*, edizione 2011, denominato più brevemente ISYBA-YSALE, la cui clausola 7 dispone che: *«Should the BUYER fails to exercise his right of acceptance or rejection as stated herein, the Vessel shall be deemed to have been accepted "as is" and the sale shall become definite»*.
[235] Vedi *supra*, 1.2.
[236] Cfr., sul punto, CIRIELLO, *La compravendita di aeromobile. Prassi contrattuale nazionale e internazionale*, in *Riv. leasing.* 1990, I - II, pagg. 69 ss.

Nell'ambito della prassi degli operatori nazionali, mentre è raro l'utilizzo dell'atto pubblico, si osserva[237] come lo schema prevalente, in ambito di vendita di aeromobile, sia costituito dalla scrittura privata che sancisce un contratto a formazione progressiva. Vi sono, infatti, da una parte, la dichiarazione di vendita, compiuta dall'alienante, e dall'altra una distinta dichiarazione di accettazione dell'acquirente, entrambe nella forma della scrittura privata. Con tali strumenti le parti riconoscono reciprocamente, a trattativa conclusa, il prodursi dell'effetto traslativo del negozio, l'avvenuta consegna del mezzo, il pagamento del prezzo e tutte le obbligazioni nascenti dal contratto.

Nella prassi internazionale, e soprattutto nel mercato anglosassone, si assiste alla configurazione della compravendita di aeromobile secondo lo schema tipico, delineato con riferimento al mercato navale, che prevede la sottoscrizione di un *memorandum of agreement*, seguita dalla formazione del *bill of sale*[238].

In tempi recenti, nell'ambito della prassi statunitense, tale modello è stato modificato nel senso di attribuire al *bill of sale* la funzione di dichiarazione solenne di vendita, cui fa seguito, poi, la dichiarazione di accettazione fatta dall'acquirente. Si ricade, pertanto, anche in questo caso, in un'ipotesi di contratto a formazione progressiva[239].

6.14 *Segue*. Un recente formulario *standard* in materia di vendita di aeromobile

Recentissimamente, gli enti AWG (*Aviation Working Group*) e IATA (*International Air Transport Association*) hanno congiuntamente elaborato un modello *standard* di vendita di aeromobile, che prende il nome di *Master Used Aircraft Purchase Agreeement, 2012*[240].

Esso consiste in una sorta di accordo quadro, che può essere espressamente richiamato, per intero o nelle sue singole clausole, dai contratti della prassi, al fine di fornire una puntuale regolamentazione ad ogni vendita di aeromobile.

[237] Cfr. CIRIELLO, *ult. cit.*, pag. 70.
[238] Cfr. CIRIELLO, *ult. cit.*, pag. 72.
[239] Cfr. CIRIELLO, *ult. cit.*, pag. 73.
[240] Cfr. *Master Used Aircraft Purchase Agreeement, 2012*, reperibile sul sito internet www.awg.aero.

Il formulario in esame, elaborato secondo gli schemi della contrattazione propri del diritto anglosassone, prevede una struttura piuttosto articolata e dettagliata, che ne fa uno strumento di sicuro interesse per gli operatori. Esso prevede uno schema contrattuale a formazione progressiva, che si conclude con lo scambio di una dichiarazione di vendita, nella forma del *bill of sale*, e di una dichiarazione di accettazione, da parte rispettivamente della parte venditrice e di quella acquirente.

Altro elemento degno di nota del formulario in oggetto è la configurazione della fattispecie negoziale quale vendita *«as is»*. Si prevede, infatti, che il compratore, accettando il bene trasferito, rinunci ad ogni garanzia dovuta dal venditore in riferimento all'aeromobile venduto. È fatta salva, però, la responsabilità del venditore per dolo o colpa grave.

È data peraltro la possibilità, per il compratore, di effettuare, a sue spese e prima della consegna, una serie di ispezioni del mezzo aeronautico, all'esito delle quali, nel caso in cui venissero riscontrati difetti di una certa entità, la vendita si avrà per risolta, altrimenti si potrà procedere alla consegna. In alternativa a ciò, è prevista una clausola in cui si dà atto che l'acquirente ha già ispezionato l'aeromobile e i documenti correlati e si è dichiarato soddisfatto delle condizioni fisiche del bene.

Similmente a quanto visto con riguardo ai formulari di vendita di nave, anche in questo caso si prevede che la traslazione dei rischi del perimento del bene dal venditore al compratore avvenga solo al momento della consegna del bene.

È previsto, inoltre, il versamento di un deposito iniziale da parte del compratore, con funzione analoga a quanto avviene nella materia nautica. Esso costituirà, infatti, un acconto del prezzo di vendita, in caso di buon fine dell'operazione, dovendo invece essere restituito al compratore, nel caso in cui il contratto si risolva per causa a lui non imputabile.

Il formulario in oggetto prevede poi alcune cause specifiche di risoluzione del contratto, come quelle riguardanti la scoperta di difetti dell'aeromobile durante le ispezioni, ovvero quelle riguardanti lo stato di insolvenza del compratore, lasciando comunque spazio all'autonomia privata nell'elencare altre cause particolari.

Analogamente alla materia nautica, e vista la natura internazionale del formulario in esame, sono presenti la clausola «*entire agreement*» e la clausola di scelta della legge e della giurisdizione applicabili al regolamento contrattuale.

La caratteristica peculiare di questo modello di vendita elaborato da AWG e IATA consiste nella sua struttura di negozio condizionato. Lo schema contrattuale delineato

sembra potersi configurare come una vendita obbligatoria sottoposta a condizione sospensiva. Gli effetti obbligatori scaturenti dal contratto sarebbero quindi sospensivamente condizionati ad una serie di eventi che si devono verificare prima della consegna del bene. Una volta avveratesi le condizioni, poi, sorgono gli obblighi previsti dalla fattispecie di vendita obbligatoria, e l'effetto traslativo della proprietà sarà ulteriormente differito fino al momento della consegna.

Sorgono alcune problematiche a causa del fatto che alcuni degli elementi dedotti in condizione possono attenere alla materia dell'adempimento, come l'incasso del prezzo della vendita. Sembrano valere, con riferimento a tali eventi dedotti in condizione, considerazioni analoghe a quelle prospettare dalla dottrina con riferimento alla condizione risolutiva d'inadempimento[241], la cui inammissibilità deriverebbe dal fatto che un avvenimento futuro ed incerto, ma attinente alla realizzazione del negozio, non potrebbe mai essere oggetto di una vera e propria condizione. Essa riguarda fatti esterni e quindi estranei al contratto, mentre l'inadempimento costituisce un difetto funzionale della causa. Una pronuncia giurisprudenziale sul punto è giunta addirittura a ritenere la condizione d'inadempimento quale impossibile, in quanto inconciliabile con la causa del negozio, essendo l'obbligazione dedotta in condizione un elemento costitutivo del contratto[242].

La giurisprudenza prevalente, però, è orientata nel senso di ammettere la possibilità per le parti di dedurre in condizione (sospensiva o risolutiva) un evento quale il pagamento del prezzo.

Una fondamentale sentenza del 1975[243] ha sostenuto come non possa escludersi che «il concreto adempimento di una delle parti venga *ex professo* dedotto come condizione, e che l'esecuzione di una prestazione costituisca non solo l'oggetto di un obbligo convenzionalmente assunto da una parte nei confronti dell'altra, ma anche l'evento condizionante l'efficacia di una pattuizione», sostenendo quindi la conciliabilità tra prestazione e condizione. A sostegno della sua tesi, la Suprema Corte ha affermato che «il principio dell'autonomia negoziale importa che le parti, salvo il rispetto di norme imperative, possono non solo stipulare contratti atipici, ma, pur nell'ambito di un contratto tipico, modificare il regolamento dei propri interessi secondo l'assetto che ritengano più opportuno».

---

[241] Cfr. SANTORO-PASSARELLI, *Dottrine generali del diritto civile*, Napoli, 1966, pag. 199; nello stesso senso GAZZONI, *Manuale di diritto privato*, Napoli, 2006, pag. 938.
[242] Cfr. Cass. 24 giugno 1993, n. 7007, in *Giur. it.* 1994, I, 1, pagg. 902 ss.
[243] Cfr. Cass. 10 ottobre 1975, n. 3229, in *Riv. legisl. fisc.* 1976, pagg. 258 ss.

L'orientamento in questione è stato poi confermato da ulteriori pronunce della giurisprudenza di legittimità[244], le quali hanno ribadito l'assunto per cui le parti, nell'ambito dell'autonomia privata, possono prevedere l'adempimento o l'inadempimento quale evento condizionante l'efficacia del contratto sia in senso sospensivo che risolutivo[245]. In particolare, con riguardo alla condizione sospensiva, che qui maggiormente ci interessa, la Suprema Corte ha affermato che la compravendita condizionata sospensivamente al pagamento del prezzo si inquadra nella figura della vendita con riserva di proprietà, sottolineando la natura della condizione in esame quale condizione di adempimento, mediante la quale le parti sospendono gli effetti del negozio nell'eventualità che una di esse adempia o no tutti o alcuni degli obblighi assunti in contratto[246].

Un'attenta dottrina[247], esaminando un caso di *condition precedent* molto simile a quello previsto dal *Master Used Aircraft Purchase Agreeement* con riguardo al pagamento del prezzo, ha osservato come, in tali ipotesi, si abbia la trasformazione di un obbligo in condizione, e il mancato pagamento, anziché essere fonte di responsabilità contrattuale, determini il venir meno del vincolo contrattuale, ovvero il mancato prodursi degli effetti del contratto sospensivamente condizionato.

In conclusione, dopo aver evidenziato alcune peculiarità di tale recentissimo schema contrattuale di vendita di aeromobile e le problematiche ad esso connesse, sottolineiamo come l'effettivo utilizzo di tale formulario nella prassi potrà sicuramente fornire utili elementi al fine del corretto inquadramento di tale peculiare struttura negoziale negli schemi del diritto positivo.

---

[244] Cfr.: Cass. 17 gennaio 1978, n. 192, in *Mass. Giust. civ.* 1978, pagg. 78 ss.; Cass. 24 febbraio 1983, n. 1432, in *Mass. Giust. civ.* 1983, pagg. 502 ss.; Cass. 12 ottobre 1993, n. 10074, in *Mass. Giust. civ.* 1993, pagg. 1461 ss.; Cass. 24 novembre 2003, n. 17859, in *Riv. not.* 2004, pagg. 528 ss.

[245] In questo senso Cass. 24 novembre 2003, n. 17859, *ult. cit*.

[246] Cfr. Cass. 8 aprile 1999, n. 3415, in *Notariato* 2001, pagg. 473 ss.

[247] Cfr. DARDANI, *Trattative e perfezionamento dei contratti di costruzione e di compravendita di nave in diritto italiano e in diritto inglese*, in *Scritti in onore di Francesco Berlingieri*, *Volume I*, Genova, 2010, pag. 430.

7. Problematiche di diritto internazionale privato in materia di negozio traslativo di nave e aeromobile

7.1 Considerazioni generali e fonti del diritto internazionale privato della navigazione, con specifico riferimento agli atti traslativi di nave e aeromobile

Le norme di diritto internazionale privato assumono una notevole importanza in materia di compravendita di nave e aeromobile, in cui la prassi contrattuale vede spesso l'interfacciarsi di soggetti provenienti da differenti paesi. Non è raro, infatti, specie per i mezzi di maggior valore, che si assista alla stipulazione di contratti di compravendita in cui venditore e acquirente abbiano nazionalità diverse, mentre la contrattazione a livello "interno" resta sempre più confinata nell'ambito dei trasferimenti aventi ad oggetto navi o aeromobili utilizzati per fini diportistici e lusori. Il codice della navigazione ha previsto alcune norme speciali di diritto internazionale privato, che disciplinano casi specifici e non riguardano tutti gli aspetti della materia. Esse si differenziano da quelle generali previste dalla legge 31 maggio 1995, n. 218, ma, d'altra parte, si inquadrano nel loro sistema e sono sottoposte, per quanto riguarda le condizioni e i limiti del loro funzionamento, agli stessi criteri. Si tratta, quindi, di un subsistema, rispetto al sistema del diritto interazionale privato italiano[248]. Pertanto, nell'ambito del diritto della navigazione, per risolvere conflitti tra due o più leggi di differenti ordinamenti, troveranno applicazione le norme speciali del codice della navigazione, ma queste saranno integrate dalle norme generali di diritto internazionale privato, ove compatibili, per colmare le lacune della normativa speciale. Entrano in gioco, infine, le norme strumentali delle convenzioni internazionali di diritto uniforme, che determinano l'ambito di applicazione della normativa convenzionale, cui le norme di diritto internazionale privato italiano sono subordinate, nonché le fonti di diritto comunitario, che prevalgono sulle fonti interne, prescindendo dall'autonomia del diritto speciale, come il Regolamento CE n. 593 del 17 giugno

[248] Cfr. LEFEBVRE D'OVIDIO – PESCATORE – TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2011, pagg. 677 e 678.

2008 sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali (Roma I), che interessa il nostro specifico campo di indagine, ed ha sostituito la Convenzione di Roma del 19 giugno 1980, alla quale rinvia l'art. 57 della legge n. 218 del 1995.
Per quanto attiene l'ambito della nostra analisi, cioè gli atti traslativi di nave e aeromobile, con particolare riferimento alla compravendita, tracciamo un quadro delle norme di diritto internazionale privato che possono trovare applicazione nel caso di fattispecie aventi elementi di estraneità.

7.2 Art. 6 cod. nav. e ambito di applicazione

L'art. 6 cod. nav. prevede che la proprietà, gli altri diritti reali e i diritti di garanzia sulle navi e sugli aeromobili, nonché le forme di pubblicità degli atti di costituzione, trasmissione ed estinzione di tali diritti, siano regolati dalla legge nazionale della nave o dell'aeromobile. La norma in questione rappresenta una deroga agli artt. 51 e 55 della l. 31 maggio 1995, n. 218 (legge di riforma del sistema italiano di diritto internazionale privato), secondo i quali il possesso, la proprietà e gli altri diritti reali, relativi a beni mobili e immobili, sono regolati dalla legge dello Stato in cui i beni si trovano (art. 51, comma 1), e la medesima legge regola la pubblicità relativa agli atti costitutivi, traslativi ed estintivi di tali diritti (art. 55). Pertanto, per quanto riguarda il diritto della navigazione, si è previsto che il criterio della legge della bandiera sostituisca quello della *lex rei sitae*.
La *ratio* di tale norma, come evidenziato dalla dottrina[249], è quella di ovviare al problema che si pone in materia mobiliare, derivante dal fatto che il criterio di collegamento del luogo di situazione della cosa ha carattere variabile, e pertanto è di difficile accertamento. Si è posta quindi l'esigenza di individuare una sede presunta, per i beni mobili con una funzione eminentemente dinamica, quali, in particolare, i mezzi di trasporto, e, più in generale, le *res in transitu*. Tale sede, per quanto riguarda la nave e l'aeromobile, è stata individuata dal legislatore speciale nella nazionalità del mezzo, tenuto conto del loro carattere di beni mobili registrati. Al fine di eliminare la varietà delle situazioni contingenti e di difficile accertamento, l'art. 6 cod. nav.

[249] Cfr. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo Primo*, Milano, 1987, pagg. 309 e 310.

prevede quindi la legge della bandiera della nave e dell'aeromobile come legge di tassativa applicazione al fine del regolamento degli aspetti sopra menzionati.

La dottrina ha precisato come la rilevanza della legge nazionale della nave e dell'aeromobile sia limitata alla valutazione di quei profili che, secondo i principi generali di diritto internazionale privato, sono affidati alla legge del luogo di situazione della cosa, mentre deve riconoscersi alla legge regolatrice del titolo dai cui effetti dipende la titolarità del diritto di proprietà (o di altro diritto reale) la funzione di condizionarne l'acquisto derivativo e la perdita[250].

La *lex rei sitae* e la legge della bandiera hanno, pertanto, nelle materie di relativa competenza, il medesimo ambito di applicazione e la medesima portata, che concernono il contenuto del diritto, le modalità di esercizio, i presupposti per l'acquisto, la tutela del diritto, nonché la pubblicità dei relativi atti.

L'applicazione della legge nazionale di nave e aeromobile, come legge regolatrice dell'acquisto e della perdita del diritto reale, al pari di ciò che avviene per la *lex rei sitae*, a norma del secondo comma dell'art. 51 l. 218/1995, incontra un limite in materia successoria e nei casi in cui l'attribuzione del diritto reale dipenda da un rapporto di famiglia o da un contratto. In tale ambito, pertanto, troverà applicazione la legge regolatrice della sostanza dell'atto.

L'art. 6 cod. nav. non deroga, quindi, al secondo comma dell'art. 51 della legge n. 218 del 1995, che disciplina anche la materia speciale della navigazione, per la quale sono valide le conclusioni che la dottrina ha elaborato in riferimento alla normativa di diritto comune relativa alla legge regolatrice dei diritti reali. Di conseguenza sarà opportuno distinguere tra *titulus* e *modus adquirendi*, al fine dell'individuazione della legge regolatrice, in caso di acquisto del diritto a titolo derivativo. Tale distinzione si fonda sull'impostazione dottrinale secondo la quale il *modus adquirendi*, cioè le modalità concrete dell'acquisto, devono essere ricondotte all'esercizio del diritto, e non al titolo[251]. Sarà pertanto la *lex rei sitae* (e, nella materia speciale, la legge della bandiera) a determinare quegli atti o fatti necessari perché si perfezioni la fattispecie acquisitiva, stabilendo se sia sufficiente il mero consenso o se sia necessario il compimento di atti ulteriori, come la *traditio* o il negozio dispositivo. La *lex causae*, cioè la legge regolatrice del rapporto in base al quale avviene il trasferimento, sarà

[250] Cfr. CARBONE – CELLE – LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo – Attraverso i casi e le clausole contrattuali*, Torino, 2011, pag. 38.
[251] Cfr. BAREL – ARMELLINI, *Diritto internazionale privato – Manuale breve*, Milano, 2011, pag. 219.

invece chiamata in causa per valutare l'esistenza e la validità del consenso, al fine di stabilire se esiste un titolo idoneo e valido, tale da far sorgere di un diritto all'acquisto[252].

Nello specifico ambito degli atti traslativi della proprietà di nave e aeromobile, ed in particolare riferimento alla compravendita, la dottrina ha precisato che, se l'art. 6 cod. nav. riguarda concretamente la proprietà e gli altri diritti reali sulla nave, non concerne, nella sostanza, i contratti con cui si acquisiscono o si trasferiscono tali diritti[253]. Se così non fosse, aggiungiamo noi, si verrebbe a negare l'applicabilità alla materia speciale del Regolamento CE n. 593 del 17 giugno 2008 sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali (Roma I), che, invece, come abbiamo visto, prevale sulla normativa interna, anche se speciale.

In presenza di un atto traslativo che comporti il mutamento della nazionalità del mezzo di trasporto, il criterio di collegamento della legge della bandiera entra in gioco invece con riguardo ad ulteriori profili, e sotto un duplice aspetto. Si avrà riferimento, infatti, a due leggi nazionali, in relazione a due diversi momenti. La legge nazionale della nave (o dell'aeromobile) prima del trapasso regolerà la sussistenza effettiva della proprietà e dello *ius disponendi* del venditore, mentre l'acquisizione (o, meglio, i presupposti per l'acquisizione), la conservazione, l'esercizio e l'estinzione del diritto trasferito saranno regolati dalla legge nazionale cui il mezzo venduto sarà soggetto in conseguenza del trasferimento, così come le forme di pubblicità dell'atto traslativo[254].

In materia aeronautica, si segnala una deroga all'art. 6 cod. nav., posta dall'art. 756, comma 3, cod. nav., secondo il quale sono regolati dalla legge italiana la proprietà e i diritti reali di garanzia sugli aeromobili, anche di nazionalità straniera, ma iscritti nel registro aeronautico nazionale in quanto nella disponibilità di società titolari di una licenza di esercizio.

---

[252] Cfr. BALLARINO, *Manuale breve di diritto internazionale privato*, Padova, 2007, pagg. 203 e 204, il quale sottolinea come la delimitazione tra *lex rei sitae* e legge regolatrice del contratto non ponga particolari problemi in quei sistemi giuridici che seguono il diritto romano e distinguono tra contratto e negozio di disposizione, mentre sia concettualmente più difficile per gli ordinamenti che, come il nostro, si ispirano al principio consensualistico.

[253] Cfr. RIGHETTI, *ult. cit.*, *loc. ult. cit.*

[254] Cfr. RIGHETTI, *La compravendita di nave*, Padova, 1961, pag. 88.

7.3 Legge regolatrice della sostanza e della forma degli atti traslativi di nave e aeromobile

Con riferimento alla sostanza dell'atto di compravendita, entra in gioco il Regolamento CE del 17 giugno 2008, n. 593, sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali (Roma I), che prevede, all'art. 3, che il contratto sia disciplinato dalla legge scelta dalle parti, mentre l'art. 4 fornisce una serie di criteri residuali di individuazione della legge applicabile al contratto, in mancanza di una scelta delle parti in tal senso. Si tratta dell'aspetto obbligatorio dei problemi derivanti dalla vendita di nave e aeromobile, cioè della portata e della natura delle obbligazioni che vengono ad incombere sulle parti in forza delle pattuizioni relative al negozio[255].

Per quanto riguarda la forma della compravendita, l'art. 11 del suddetto Regolamento stabilisce che la legge applicabile sia quella che regola la sostanza dell'atto, ovvero quella del paese in cui l'atto è concluso, nel caso di contratto concluso tra persone che si trovano (o i cui intermediari si trovano) nello stesso paese al momento della conclusione. Nel caso in cui i soggetti contraenti (o i loro intermediari) si trovino in paesi diversi, al momento della conclusione del contratto, troverà applicazione, con riguardo alla validità formale del negozio, la legge che ne regola la sostanza, ovvero la legge del paese in cui una delle parti (o il suo intermediario) si trova al momento della stipula, ovvero la legge del paese di residenza abituale di una delle parti (art. 11, comma 2).

Per quanto riguarda la forma degli atti unilaterali relativi ad un contratto concluso o da concludersi, entra in gioco il terzo comma del suddetto articolo, come vedremo con riferimento al *bill of sale*.

Un acceso dibattito dottrinale è sorto, nella vigenza della disciplina ante riforma, con riguardo alla legge regolatrice della forma del contratto di compravendita di nave e aeromobile, e, più in generale, degli atti relativi alla proprietà e ai diritti reali su navi e aeromobili.

Una parte della dottrina[256] ha ritenuto dovesse trovare applicazione l'art. 6 cod. nav., e pertanto la forma degli atti traslativi di nave e aeromobile dovesse essere regolata

[255] Cfr. RIGHETTI, *ult. cit.*, pag. 85, il quale sottolineava l'importanza dell'indagine sulla volontà delle parti, al fine di individuare la legge regolatrice del contratto, in ottemperanza all'allora vigente art. 25 disp. prel. cod. civ., e in linea con l'orientamento della giurisprudenza anglosassone.

[256] Cfr. GRIGOLI, *Il regime dei beni nella sfera nautica, Volume II*, Bologna, 2002, pagg. 594 e 595.

dalla legge dello Stato cui il mezzo appartiene al momento della conclusione del negozio. Secondo tale dottrina l'art. 6 cod. nav. avrebbe un'efficacia derogatrice delle norme di diritto comune in merito a tutti i rapporti relativi alla proprietà di nave e aeromobile, disponendo una disciplina speciale per i conflitti di legge in materia. La *ratio* di tale norma sarebbe quella di unificare la legge regolatrice dei diritti reali e di garanzia su navi e aeromobili, e pertanto tale orientamento ha sostenuto che per ogni aspetto relativo al trasferimento della proprietà della nave e dell'aeromobile dovesse trovare applicazione la legge della bandiera, come previsto dall'art. 6 cod. nav., che, per quanto concerne la forma degli atti riguardanti i diritti reali su tali mezzi, derogherebbe quindi all'art. 26, primo comma, disp. prel. cod. civ.

Altra parte della dottrina[257], rifacendosi ad una risalente pronunzia giurisprudenziale[258], ha ritenuto che in materia di forma degli atti traslativi di nave e aeromobile dovesse applicarsi la disciplina di diritto comune riguardante la legge regolatrice della forma degli atti, e, più precisamente, l'allora vigente art. 26, comma 1, disp. prel. cod. civ.

L'art. 6 cod. nav. non riguarderebbe, quindi, la forma degli atti costitutivi, traslativi o estintivi dei diritti reali su nave e aeromobile, ma soltanto la particolare forma di pubblicità inerente a tali atti, in quanto relativi a beni mobili registrati. Secondo tale dottrina, infatti, è indubbio che un atto per il quale sia prevista una peculiare forma di pubblicità, che si estrinseca nell'iscrizione o trascrizione dell'atto in quegli stessi registri o matricole nazionali in cui è registrata o iscritta la nave, debba essere assoggettato a quella stessa legge nazionale che disciplina tale iscrizione e la tenuta degli stessi registri[259].

Tale orientamento dottrinale, che pone l'accento sul necessario collegamento tra la validità formale dell'atto e la legge del luogo di conclusione[260], sembra essere maggiormente in linea con la lettera dell'art. 6 cod. nav. e si fonda sulla corretta interpretazione di tale norma, che ne individua il campo di applicazione nei soli aspetti che la disciplina di conflitto generale delle situazioni reali affida alla *lex rei*

---

[257] Cfr. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo Primo*, Milano, 1987, pagg. 309 ss. e 323; RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo Secondo*, Milano, 1987, pagg. 1297 e 1330.

[258] Cfr. Trib. Chiavari 26 novembre 1968, in *Dir. mar.* 1969, pag. 126: «La forma di un atto di compravendita di nave è regolata dall'art. 26 disp. prel. al cod. civ.».

[259] Così RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo Primo*, Milano, 1987, pagg. 323.

[260] Cfr. RIGHETTI, *ult. cit.*, *loc. ult. cit.*

sitae, e non nei profili riguardanti la sostanza e la forma degli atti con cui si trasferiscono i diritti reali su navi e aeromobili.
L'art. 6 cod. nav. riguarderebbe pertanto solo la proprietà e gli altri diritti reali su nave e aeromobile, ma non i contratti con cui si trasferiscono tali diritti, tranne per ciò che concerne la particolare forma della pubblicità inerente a tali contratti.
Tale articolo, secondo l'orientamento dottrinale in esame, costituirebbe quindi una deroga al solo comma secondo dell'art. 26 disp. prel. cod. civ. (oltre che all'art. 22 disp. prel. cod. civ.), per quanto riguarda le particolari forme di pubblicità degli atti in materia di diritti reali su navi e aeromobili, essendo invece inapplicabile ai fini dell'individuazione della legge che regola la forma di tali atti.
Tale dibattito dottrinale può dirsi oggi risolto, dovendo trovare applicazione, in tema di forma degli atti, ed anche per ciò che riguarda la materia navale e aeronautica, l'art. 11 del Regolamento CE n. 593/2008. Tale norma, che pone criteri simili all'abrogato art. 26 preleggi, sembra essere maggiormente in linea con il secondo orientamento dottrinale suesposto. In ogni caso si tratta di fonte di livello comunitario, che prevale sulle normative interne, anche se speciali. Pertanto, anche ove si accogliesse la prima tesi dottrinale in merito alla legge regolatrice della forma degli atti relativi ai diritti reali su navi e aeromobili, l'art. 6 cod. nav. non potrebbe comunque trovare applicazione.

7.4 Capacità delle parti

In materia di capacità a contrarre, si fa riferimento all'art. 23 della l. 31 maggio 1995, n. 218, nonché all'art. 13 del Regolamento CE 593/2008.
La capacità di agire del venditore e del compratore è quindi regolata dalle rispettive leggi nazionali, tuttavia, quando la legge regolatrice di un atto prescrive condizioni speciali di capacità d'agire, queste sono regolate dalla stessa legge.
Il secondo comma dell'art. 23 della l. 31 maggio 1995, n. 218, modellato sulla base dell'art. 11 della Convenzione di Roma del 19 giugno 1980 sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali (poi sostituito dall'art. 13 del Regolamento CE 593/2008), prevede poi che, in relazione a contratti tra persone che si trovano nello stesso Stato, la persona considerata capace dalla legge dello Stato in cui il contratto è

concluso può invocare l'incapacità derivante dalla propria legge nazionale solo se l'altra parte contraente, al momento della conclusione del contratto, era a conoscenza di tale incapacità o l'ha ignorata per sua colpa. La norma in questione mira a proteggere la parte che abbia stipulato il contratto in buona fede e senza supporre l'incapacità dell'altra parte contraente[261], dato che non può pretendersi che un soggetto debba conoscere la legge nazionale di un altro soggetto con il quale intende entrare in affari.

Per verificare se un soggetto che intende alienare una nave o un aeromobile possegga il diritto di disporre di tale bene, essendone effettivamente il proprietario, bisogna guardare invece, come sopra esaminato, alla legge della nazionalità del mezzo al momento del contratto. Il titolo di proprietà dell'alienante deve quindi essere valutato secondo i principi della legge dello Stato cui appartengono la nave o l'aeromobile prima della vendita[262].

7.5 Problematiche relative al *bill of sale*

Come abbiamo esaminato, gli atti traslativi di nave e aeromobile vengono oggi conclusi sulla base di formulari di origine straniera, che prevedono l'esecuzione di uno strumento solenne unilaterale, al fine del trapasso della proprietà.

Sulla scorta del dato normativo, nel caso in cui il contratto di compravendita sia disciplinato, per scelta delle parti o in base ad uno dei criteri sussidiari, dalla legge di uno Stato che riconosca la validità formale del *bill of sale* ai fini del trasferimento della proprietà, nulla osta alla trascrivibilità di tale atto unilaterale nel nostro Paese. La dottrina[263] ha osservato, inoltre, come sia possibile, sempre nel caso in cui la legge regolatrice del contratto ammetta il ricorso a detto strumento solenne unilaterale, che il disponente possa ottenere l'autentica della sottoscrizione davanti al notaio italiano. In tal caso, però, l'autentica dovrà essere eseguita secondo le regole del nostro ordinamento. Pertanto la sottoscrizione dovrà esser apposta alla presenza del notaio, e il *bill of sale* dovrà essere tradotto con asseverazione giurata e registrato. Ove la legge

[261] In questo senso BALLARINO, *ult. cit.*, pagg. 116 e 117.
[262] Cfr. RIGHETTI, *La compravendita di nave*, Padova, 1961, pag. 84; RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo Secondo*, Milano, 1987, pag. 1312.
[263] Cfr. RIGHETTI, *ult. cit.*, pagg. 1331 ss.

straniera sia stata scelta dalle parti, inoltre, dovrà esser presentato al notaio anche il *memorandum of agreement*, al fine di far emergere tale pattuizione di scelta, e anch'esso dovrà essere tradotto con asseverazione giurata[264].

Nello specifico, in caso di acquisto di nave straniera da parte un soggetto italiano[265], la proprietà del mezzo sarà validamente trasferita con la forma della dichiarazione unilaterale di vendita con sottoscrizione autenticata, nel caso in cui tale forma sia contemplata dalla legge del paese straniero che regola la compravendita. Gli effetti dell'acquisto saranno quindi assicurati mediante la trascrizione di detto atto unilaterale nei nostri registri.

La legge regolatrice della forma del *bill of sale* è oggi da individuarsi mediante i criteri offerti dal comma 3 dell'art. 11 del Regolamento CE del 17 giugno 2008 n. 593, in base al quale un atto giuridico unilaterale relativo ad un contratto concluso o da concludersi è valido, quanto alla forma, se soddisfa i requisiti di forma della legge che disciplina o disciplinerebbe la sostanza del contratto ai sensi di tale Regolamento, o della legge del paese in cui detto atto è stato compiuto, o della legge del paese in cui l'autore dell'atto risiedeva abitualmente nel momento in cui l'ha compiuto.

In precedenza, l'art. 26 disp. prel. cod. civ., prevedeva, quale legge regolatrice della forma degli atti unilaterali, la legge del luogo di compimento dell'atto o quella che ne regola la sostanza, ovvero la legge nazionale del disponente.

In caso di acquisto di nave dall'estero, pertanto, la validità formale del *bill of sale* potrà derivare dall'applicazione della legge che regola la sostanza del contratto di compravendita, ovvero da quella del luogo dove il *bill of sale* è compiuto, ovvero ancora dalla legge del paese in cui l'autore dell'atto è residente.

Anche se il *bill of sale* fosse eseguito in Italia, perché ad esempio stipulato davanti al console di un paese straniero, sarebbe ugualmente trascrivibile nei nostri registri, nel caso in cui rispettasse i requisiti di forma della legge che disciplina la sostanza della compravendita, o anche della legge del paese di abituale residenza del disponente.

In relazione alla vendita di nave nazionale a stranieri, la dottrina si è chiesta se un notaio italiano possa procedere all'autenticazione della sottoscrizione dell'alienante italiano apposta su un *bill of sale*[266]. Tale forma unilaterale di disposizione certamente non è ammissibile in base alla legge del luogo di compimento dell'atto, ma potrà

---

[264] In questo senso RIGHETTI, *ult. cit.*, pag. 1333.

[265] Cfr., sul punto, RIGHETTI, *La compravendita di nave*, Padova, 1961, pagg. 82 ss.; RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo Secondo*, Milano, 1987, pagg. 1329 ss.

[266] Cfr. RIGHETTI, *ult. cit.*, pagg. 1332 ss.

sempre esserlo per la legge che regola la sostanza della compravendita, o ancora in base alla legge di residenza abituale del soggetto alienante, che potrebbe risiedere stabilmente in un paese straniero che riconosce la validità formale del *bill of sale*.
Le stesse considerazioni valgono per l'ipotesi di autentica del *bill of sale* richiesta ad un console italiano all'estero, posto che qui la validità formale di detto strumento unilaterale potrà risultare anche in base alla legge del luogo di compimento dell'atto. La dottrina ha osservato come, nel caso in questione, debba ritenersi soddisfatto il precetto di cui all'art. 249 cod. nav., che prescrive che l'atto traslativo della proprietà della nave, se eseguito all'estero, deve essere ricevuto dall'autorità consolare[267].

7.6 Legge regolatrice dei diritti di garanzia su navi e aeromobili e loro sorte in caso di mutamento della bandiera

La materia dei diritti di garanzia su navi e aeromobili rientra nell'ambito di applicazione dell'art. 6 cod. nav., e pertanto la loro legge regolatrice sarà la legge della bandiera. Sul punto si segnala che, se non vi sono particolari problemi ove la legge nazionale del mezzo resti la stessa nel tempo, sorgono maggiori difficoltà nell'individuare la legge regolatrice dei diritti di garanzia su navi e aeromobili nel caso in cui avvenga il mutamento della bandiera nel periodo intercorrente tra il sorgere del credito garantito e l'esercizio della garanzia, come, ad esempio, in caso di trasferimento della proprietà del mezzo tra soggetti di diverse nazionalità. Si tratterà, infatti, in questo caso, di dirimere un conflitto tra due leggi nazionali, cioè quella sotto la quale la garanzia è sorta e quella del paese in cui viene attuata, dovendosi stabilire quale delle due leggi troverà applicazione e in quale ambito, al fine di determinare la sorte delle ipoteche e dei privilegi in caso di mutamento della nazionalità del mezzo a seguito di un atto traslativo.
Per quanto attiene all'ipoteca, dato il carattere costitutivo dell'iscrizione della stessa nei registri di iscrizione della nave e dell'aeromobile, non c'è dubbio che la cancellazione del mezzo dal registro comporti l'estinzione di detto diritto reale di

[267] Cfr. RIGHETTI, *ult. cit.*, pag. 1334; vedi anche *supra*, 4.1.

garanzia. La dottrina[268] ha osservato come spetti all'ordinamento del registro di iscrizione dare adeguata tutela al creditore ipotecario, prima della fuoriuscita della nave o dell'aeromobile dalla flotta nazionale. L'ordinamento italiano ha previsto, per tale scopo, l'istituto della dismissione della bandiera, in base al quale non può ottenersi la cancellazione del mezzo navale o aeronautico dal registro di iscrizione, se non previa estinzione del credito relativo[269]. Si ha pertanto un effetto purgativo delle ipoteche, derivante dalla cancellazione dell'iscrizione, e, nel tentativo di ovviare a questo problema, sono intervenute anche le normative internazionali di diritto uniforme. La Convenzione internazionale per l'unificazione di alcune regole relative ai privilegi e alle ipoteche navali, siglata a Bruxelles il 10 aprile 1926 (resa esecutiva con r.d.l. 6 gennaio 1928, n. 1958), prevede, all'art. 1, che gli Stati contraenti si impegnino a riconoscere ogni ipoteca debitamente costituita e resa pubblica secondo la legge dello Stato contraente al quale la nave appartiene. Allo stesso modo, con la Convenzione di Ginevra del 19 giugno 1948, concernente il riconoscimento internazionale dei diritti sugli aeromobili (resa esecutiva con la legge 1 maggio 1952, n. 545), gli Stati contraenti hanno assunto l'impegno di riconoscere le ipoteche convenzionali su aeromobile, a condizione che esse siano costituite e rese pubbliche secondo la legge dello Stato contraente nel quale l'aeromobile è iscritto al momento della costituzione della garanzia.

Con riferimento alla legge regolatrice dei privilegi su nave, in caso di mutamento della nazionalità del mezzo intervenuto tra costituzione ed esercizio della garanzia, si segnala un acceso dibattito giurisprudenziale, che sembra essere oggi chiarito.

Una prima pronunzia della Suprema Corte[270] ha affermato che dovesse farsi riferimento, con riguardo all'applicazione dell'art. 6 cod. nav., alla nazionalità della nave nel momento in cui i crediti sono sorti, sostenendo l'assoggettamento del mutamento di nazionalità ai principi del diritto intertemporale. Secondo tale decisione, dovendosi applicare i principi generali in materia di successione delle leggi nel tempo, la legge regolatrice dei diritti di garanzia sulla nave sarebbe quella sotto la vigenza della quale tali diritti sono sorti prima del mutamento, e tale rimarrebbe per tutta la durata del rapporto, altrimenti vi sarebbe applicazione retroattiva della nuova legge nazionale.

---

[268] Cfr. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo Primo*, Milano, 1987, pag. 312.
[269] Vedi *supra* 3.3.
[270] Cfr. Cass. 21 aprile 1966, n. 1014, in *Dir. mar.* 1966, pagg. 227 ss., con nota di BALESTRA, *Assoggettamento dei privilegi alla legge nazionale della nave al tempo del loro sorgere*.

Con una successiva sentenza[271], la Corte di Cassazione ha poi modificato il suo orientamento, stabilendo che i privilegi sulla nave sono regolati dalla legge nazionale della nave nel momento in cui il credito è sorto per quanto attiene alla loro costituzione, mentre sono regolati dalla legge nazionale della nave nel momento della attuazione della garanzia, per quanto concerne i mezzi di conservazione, la durata e l'esercizio.

Le Sezioni Unite della Cassazione[272], con un orientamento ormai consolidatosi[273], hanno poi fatto chiarezza sulla questione, precisando che i privilegi sulla nave sono regolati dalla legge nazionale che questa aveva al momento in cui sono sorti, per quanto riguarda la loro originaria esistenza e validità, e dalla legge nazionale della nave al momento in cui la garanzia è fatta valere, per quanto riguarda il loro esercizio e la loro realizzazione.

La più attenta dottrina[274] ha accolto positivamente tale pronunzia della Suprema Corte, osservando come la tesi che assoggetta il mutamento della nazionalità del mezzo ai principi del diritto intertemporale non appaia corretta, in quanto non si può ritenere vi sia una cristallizzazione delle situazioni giuridiche sorte al momento dell'acquisizione del diritto, e pertanto non vi sarebbero diritti quesiti. Il diritto acquisito sotto la vigenza di una legge non può dirsi dunque cristallizzato, dal momento che ha una sua vita e non è fissato nel tempo in modo indelebile dalla legge che ne ha regolato la nascita, ma deve dirsi regolato da quella vigente in ogni singolo momento della sua esistenza. Secondo tale dottrina, però, non si deve nemmeno guardare esclusivamente alla nuova legge nazionale, quale legge regolatrice di tutti gli aspetti relativi ai diritti reali di garanzia. Tale legge entrerà in gioco solamente dopo l'avvenuto mutamento della nazionalità della nave, ma solo ove il privilegio sia effettivamente sorto e si sia conservato secondo la legge precedente. La tesi più esatta, secondo tale orientamento, è pertanto di natura intermedia ed in linea con l'ultima

---

[271] Cfr. Cass. 11 maggio 1968, n. 1145, in *Riv. dir. nav.* 1969, II, pagg. 335 ss., con nota di DE MEO, *Il caso della «Bianca C.» sta per concludersi*.

[272] Cfr. Cass. 18 settembre 1970, n. 1553, in *Riv. dir. nav.* 1971, II, pagg. 31 ss., con nota di BALESTRA, *Legge regolatrice dei privilegi sulla nave in caso di mutamento di nazionalità*.

[273] Nonostante una successiva pronuncia, Cass. 12 aprile 1976, n. 1279, in *Dir. mar.* 1977, pagg. 422 ss., con nota di BERLINGIERI, *Ancora sulla legge regolatrice dei privilegi marittimi*, secondo cui: «Il principio secondo cui il privilegio è regolato dalla legge nazionale della nave all'epoca in cui esso è sorto, quando si tratta di decidere intorno alla sua originaria esistenza e validità, e dalla legge nazionale della nave all'epoca in cui esso è fatto valere, quando si tratta di decidere intorno a questioni riguardanti il suo esercizio, la sua graduazione ed estinzione, non implica l'esigenza che, per la sua attuazione, il privilegio debba essere riconosciuto anche dalla seconda di tale legge». Tale sentenza è stata criticata da RIGHETTI, *ult. cit.*, pagg. 316 e 320.

[274] Cfr. RIGHETTI, *ult. cit.*, pagg. 316 ss.

delle succitate pronunce giurisprudenziali, per cui la legge sotto la cui vigenza il privilegio è sorto dovrà entrare in gioco allo scopo di verificarne l'effettiva nascita, e la legge del momento in cui la garanzia è fatta valere rileverà al fine di verificarne la possibilità di attuazione.

È opportuno puntualizzare che i privilegi oggetto della questione sono i privilegi speciali su navi e aeromobili. Infatti, al pari di quanto accade per la disciplina generale riguardante la *lex rei sitae*, sono esclusi dall'ambito di applicazione dell'art. 6 cod. nav. i privilegi generali, che costituiscono una particolare qualificazione del credito, e sono assoggettati alla disciplina di quest'ultimo[275].

Come sopra accennato, in materia di diritti reali di garanzia su navi e aeromobili, sono intervenute la Convenzione di Bruxelles del 10 aprile 1926 per l'unificazione di alcune regole riguardanti i privilegi e le ipoteche marittime, e la Convenzione di Ginevra del 19 giugno 1948 sul riconoscimento internazionale dei diritti sugli aeromobili. Tali convenzioni di diritto materiale uniforme sono tese ad unificare a livello internazionale le discipline relative ai privilegi e alle ipoteche su navi e aeromobili.

Il presupposto della nazionalità viene in considerazione anche in merito all'applicazione di tali normative di diritto uniforme, come previsto dall'art. 14 della Convenzione di Bruxelles del 1926 e dall'art. 11 della Convenzione di Ginevra del 1948. Si pone il problema, pertanto, di individuare a quale legge nazionale debba farsi riferimento per l'applicazione di dette normative pattizie, nel caso in cui intervenga il mutamento della nazionalità del mezzo tra costituzione ed esercizio della garanzia.

La Suprema Corte, con la succitata sentenza del 1968[276], ha affermato che la Convenzione di Bruxelles del 1926 è applicabile in ciascuno Stato contraente, quando la nave su cui grava il privilegio ha la nazionalità di uno Stato contraente nel momento in cui il credito è sorto. Le Sezioni Unite[277], poi, sono giunte a richiedere, ai fini dell'applicazione della normativa uniforme, che la nave abbia la nazionalità di uno Stato contraente anche nel momento dell'attuazione della garanzia.

Per contro, la dottrina[278] ritiene che il criterio di collegamento rilevante, ai fini dell'applicazione della normativa uniforme, sia quello della nazionalità della nave al

[275] Cfr., con riferimento alla disciplina generale, BALLARINO, *ult. cit.*, pag. 205.
[276] Cfr. Cfr. Cass. 11 maggio 1968, n. 1145, in *Riv. dir. nav.* 1969, *cit.*
[277] Cfr. Cass. 18 settembre 1970, n. 1553, in *Riv. dir. nav.* 1971, *cit.*
[278] Cfr. BERLINGIERI, *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo e il codice della navigazione*, Milano, 2009, pagg. 670 ss.; nello stesso senso PELLEGRINO, *Privilegi marittimi ed aeronautici*, in

momento dell'attuazione del privilegio. Fornendo un'interpretazione maggiormente aderente alla lettera dell'art. 14 della suddetta Convenzione, tale orientamento ritiene che la norma in questione non fornisca alcun elemento a sostegno della tesi che richiede la nazionalità di uno Stato contraente al momento del sorgere del privilegio, ma indichi invece quale momento rilevante quello dell'attuazione della garanzia[279].
Con riferimento alla Convenzione di Ginevra del 19 giugno 1948 sul riconoscimento internazionale dei diritti sugli aeromobili, l'art. 11 prevede che tale normativa uniforme trovi applicazione nei confronti degli aeromobili immatricolati in uno Stato contraente. Possono pertanto svolgersi considerazioni simili a quelle elaborate in materia navale, sottolineando come, anche in questo caso, la lettera della norma sembra far riferimento al momento di attuazione della garanzia.

7.7 Rilevanza della clausola compromissoria e della scelta della legge regolatrice del contratto

Come sopra evidenziato, con riferimento alla legge applicabile al contratto di compravendita di nave o aeromobile, assume notevole rilevanza la scelta operata dai contraenti.
I più diffusi formulari di compravendita di nave prevedono che le parti possano scegliere la legge regolatrice del contratto e deferire ad un regolamento arbitrale ogni disputa o controversia derivante dall'interpretazione o dall'esecuzione del negozio[280].
Per quanto riguarda il *Norwegian Shipbrokers' Association's Memorandum of Agreement for sale and purchase of ships*, nelle ultime due edizioni di tale formulario (datate 1993 e 2012) sono previste tre opzioni, alla clausola n. 16, relativa all'arbitrato. La formula sub a) indica Londra come sede dell'arbitrato e la legge inglese come legge regolatrice della sostanza del negozio. L'opzione sub b) fa riferimento invece alla legge dello Stato di New York, indicando l'omonima città

Dizionari del diritto privato – promossi da Natalino Irti, *Diritto della navigazione*, a cura di M. DEIANA, Milano, 2010, pagg. 319 ss.; DAMERI, *La legge regolatrice dei privilegi sulla nave: spunti e riflessioni per un raffronto tra soluzioni adottate negli ordinamenti di common law e nell'ordinamento italiano*, in *Dir. mar.* 2007, pag. 943.
[279] Cfr. BERLINGIERI, *ult. cit.*, pag. 671.
[280] Cfr. RIGHETTI, *La compravendita di nave*, Padova, 1961, pagg. 172 ss.

come sede di eventuali arbitrati. Nell'ultima ipotesi è lasciata alle parti libera scelta sulla legge regolatrice del contratto e sul luogo dell'arbitrato, essendo anche possibile che essi non coincidano.

In caso di mancate indicazioni da parte dei contraenti, mediante cancellazione delle clausole non gradite, il *Norwegian Saleform* prevede che debba prevalere la formula sub a).

La nuova edizione del formulario, introdotta nel 2012, prevede inoltre, per le opzioni sub a) e b), il ricorso a procedure semplificate per lo svolgimento dell'arbitrato, nel caso in cui il valore della controversia non ecceda la somma di centomila dollari americani.

Le versioni precedenti del *Norwegian Saleform* prevedevano, invece, un'unica formula che lasciava in bianco il luogo dell'arbitrato, e di conseguenza la sua legge regolatrice. In caso di mancata indicazione della sede dell'arbitrato, la dottrina riteneva che si dovesse far ricorso ad altri criteri per individuare la legge regolatrice del contratto, mancando una manifestazione di volontà delle parti sul punto, e pertanto giungeva alla conclusione che, ove il contratto fosse stato stipulato in Italia, si dovesse applicare la legge italiana, in base all'allora vigente art. 25 disp. prel. cod. civ., nonostante le note del formulario indicassero che, in caso di mancato riempimento della clausola, si dovesse far riferimento a Londra quale sede dell'arbitrato, da svolgersi secondo le regole previste dalla normativa del Regno Unito[281].

Ora che la formulazione del *Memorandum of Agreement* ha provveduto a statuire che, in mancanza di scelta delle parti, la legge regolatrice del contratto debba essere quella del Regno Unito e l'arbitrato debba svolgersi a Londra, secondo le regole ivi previste, la dottrina consiglia ai contraenti italiani di optare sempre per la formula sub c) della clausola relativa all'arbitrato, al fine di evitare difficoltà interpretative ed incognite derivanti dalla sottoposizione del negozio al diritto anglosassone[282].

Fra le altre considerazioni svolte dalla dottrina in merito alla clausola compromissoria, si è osservato che, nel caso in cui le parti optino per la legge italiana quale legge che disciplina il contratto, sottoponendo ogni disputa derivante dallo stesso ad un arbitrato in Italia, sia necessario che la clausola compromissoria venga

[281] Cfr. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo Secondo*, Milano, 1987, pagg. 1300 e 1301.

[282] Cfr. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo, Parte Quinta, Aggiornamenti e indici generali*, Milano, 2001, pagg. 120, 139 e 140.

approvata specificamente per iscritto, se il contratto è stipulato in Italia, in ottemperanza agli art. 1342 e 1341, comma 2, cod. civ. Ove mancasse tale approvazione specifica, però, la scelta della legge italiana resterebbe comunque valida, poiché tale formalità non sembra essere necessaria con riguardo alla scelta della legge regolatrice della sostanza del negozio[283].

Nel caso in cui il contratto di compravendita sia stipulato all'estero, invece, non è necessaria l'approvazione specifica della clausola compromissoria, nemmeno se la legge che regola la sostanza del negozio sia quella italiana e l'arbitrato debba effettuarsi in Italia[284]. La dottrina in questione argomentava sulla base dell'allora vigente art. 26 disp. prel. cod. civ., che, come primo criterio per determinare la legge regolatrice della forma degli atti, prevedeva il luogo di conclusione del negozio. Le stesse considerazioni possono però essere svolte anche oggi, sotto la vigenza del Regolamento CE n. 593/2008, il quale, all'art. 11, ritiene sufficiente che l'atto sia valido, quanto alla forma, in base alla legge del luogo di conclusione, anche laddove non soddisfi i requisiti di forma previsti dalla legge che ne regola la sostanza.

La stessa dottrina ha svolto ulteriori osservazioni, precisando che, nel caso di arbitrato da effettuarsi in Italia, sarà necessario prevedere un numero dispari di arbitri, in ottemperanza alla regola di cui all'art. 809 cod. proc. civ. La nomina di un numero pari di arbitri sarà pertanto inefficace dal punto di vista delle funzioni giurisdizionali di cui sono investiti, ma potrà avere efficacia in riferimento ad un eventuale mandato loro conferito a nominare un arbitro unico in nome e per conto delle parti, la cui pronunzia è da ritenersi anch'essa valida e vincolante[285].

[283] Cfr. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo Secondo*, Milano, 1987, pag. 1300.
[284] Cfr. RIGHETTI, *ult. cit.*, pag. 1301.
[285] Cfr. RIGHETTI, *La compravendita di nave*, Padova, 1961, pagg. 182 ss.

Conclusioni

Il regime della proprietà e degli altri diritti reali sulla nave e sull'aeromobile, come osservato nell'ambito del presente lavoro, si inquadra in quello generale e comune della proprietà dei beni mobili registrati. Il diritto speciale, infatti, pur presentando talune particolarità, non pone una disciplina completa in materia, ma si limita a provvedere in rapporto a taluni specifici aspetti del fenomeno. Pertanto, anche gli atti traslativi delle proprietà della nave e dell'aeromobile, ed in particolare la compravendita, sono disciplinati dal diritto comune, mentre il codice della navigazione prevede solamente un limitato numero di norme speciali in materia, riguardanti la forma del contratto, la pubblicità e la legittimazione a contrarre, dovendosi applicare, per il resto, la disciplina del codice civile dettata in materia di compravendita di cose mobili.

L'analisi svolta nell'ambito del presente lavoro non si è discostata da tale premessa, ed ha guardato al negozio traslativo di nave e aeromobile come ad un istituto proprio del diritto comune, seppur caratterizzato da taluni elementi peculiari derivanti dalla normativa speciale del diritto della navigazione. Sono stati analizzati gli aspetti maggiormente problematici e dibattuti con riferimento al negozio traslativo di nave e aeromobile, sia riguardanti la scarna normativa speciale sul punto, sia con riguardo al concreto atteggiarsi dell'istituto in esame, ed al suo delinearsi nell'ambito delle fattispecie negoziali di diritto comune.

In tale contesto, si è visto come assuma un ruolo fondamentale la prassi contrattuale degli operatori nazionali e soprattutto internazionali, che contribuisce a colmare la lacuna lasciata dalla scarna disciplina speciale in tema di compravendita di nave e aeromobile. Tale prassi contrattuale, che consiste nell'elaborazione di formulari *standard*, ha configurato, infatti, specifici schemi negoziali, il più comune dei quali prevede un contratto avente natura di compravendita obbligatoria, i cui effetti reali sono differiti al momento della consegna del bene, che si accompagna alla formazione del *bill of sale*, e a cui fa riscontro il pagamento del prezzo.

La prassi convenzionale dispone spesso in senso derogatorio rispetto a norme dispositive. Pertanto, l'inquadramento delle clausole dei formulari negli schemi del nostro diritto è quanto mai fondamentale al fine di determinare l'ampiezza e la portata

di tali deroghe convenzionali, soprattutto in ragione del fatto che il diritto di origine di tali formulari è, molto spesso, di matrice anglosassone, nonostante l'uso diffuso di questi strumenti pattizi a livello oramai globale.

Proprio in ragione di tale ampia diffusione dei formulari *standard* di vendita, viene in rilievo l'importanza della disamina delle norme di diritto internazionale privato, le quali possono trovare applicazione qualora ci si trovi di fronte alla stipulazione di contratti traslativi di navi e aeromobili da parte di soggetti aventi differenti nazionalità.

In conclusione, come emerge da quanto considerato nell'ambito del presente lavoro, l'importanza e l'influenza della prassi contrattuale, in materia di compravendita di nave e aeromobile, sono tali da non poter essere ignorate dal giurista.

La creazione di sempre più elaborati formulari contrattuali, che uniscono una consolidata tradizione degli operatori a una capacità di adattamento alla realtà concreta e mutevole dei traffici, è di sicuro aiuto al fine di fornire una disciplina sempre più completa e puntuale del negozio di trasferimento di nave e aeromobile.

Bibliografia

ALBANO R., *Studi sulla costruzione della nave e dell'aeromobile*, Milano, 1960.

ALBANO R., *Costruzione di nave e aeromobile*, in *Enc. dir.* XI/1962.

AVANZINI A. – IBERATI L. – LOVATO A., *Formulario degli atti notarili*, Torino, 2006.

BALESTRA N., *Assoggettamento dei privilegi alla legge nazionale della nave al tempo del loro sorgere*, in *Dir. mar.* 1966.

BALESTRA N., *Legge regolatrice dei privilegi sulla nave in caso di mutamento di nazionalità*, in *Riv. dir. nav.* 1971, II.

BALLARINO T., *Manuale breve di diritto internazionale privato*, Padova, 2007.

BAREL B. – ARMELLINI S., *Diritto internazionale privato – Manuale breve*, Milano, 2011.

BERLINGIERI F., *Ancora sulla legge regolatrice dei privilegi marittimi*, in *Dir. mar.* 1977.

BERLINGIERI F., *Corso di diritto marittimo*, Milano, 1981.

BERLINGIERI F., *Istituzione del Registro internazionale e nuove norme in tema di dismissione della bandiera*, in *Dir. mar.* 1998.

BERLINGIERI F., *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo e il codice della navigazione*, Milano, 2009.

BIANCA C. M., *La vendita e la permuta*, in *Trattato di diritto civile italiano*, diretto da F. VASSALLI, Torino, 1993.

BOI G. M., *I contratti marittimi. La disciplina dei formulari*, Milano, 2008.

CARBONE S. M. – CELLE P. – LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo – Attraverso i casi e le clausole contrattuali*, Torino, 2011.

CASANOVA M., *Motore incorporato in motoveliero*, in *Dir. mar.* 1949.

CHIRCO M., *Contratto di costruzione di nave*, in *Dizionari del diritto privato – promossi da Natalino Irti*, *Diritto della navigazione*, a cura di M. DEIANA, Milano, 2010.

CIRIELLO D., *La compravendita di aeromobile. Prassi contrattuale nazionale e internazionale*, in *Riv. leasing.* 1990, I – II.

D'ORAZI-FLAVONI M., *Su un recente contributo alla dottrina della pubblicità in diritto della navigazione*, in *Riv. not*. 1952.

DAMERI S., *La legge regolatrice dei privilegi sulla nave: spunti e riflessioni per un raffronto tra soluzioni adottate negli ordinamenti di common law e nell'ordinamento italiano*, in *Dir. mar.* 2007.

DARDANI M., *Trattative e perfezionamento dei contratti di costruzione e di compravendita di nave in diritto italiano e in diritto inglese*, in *Scritti in onore di Francesco Berlingieri*, *Volume I*, Genova, 2010.

DE MEO M., *Il caso della «Bianca C.» sta per concludersi*, in *Riv. dir. nav.* 1969, II.

DE NOVA G., *"The Law which governs this Agreement is the Law of the Republic of Italy": il contratto alieno*, in *Riv. dir. priv.* 2007.

DIENER M. C., *Il contratto in generale*, *Manuale ed applicazioni pratiche dalle lezioni di Guido Capozzi*, Milano, 2010.

DOMINEDÒ F. M., *La pubblicità della proprietà nautica e il diritto comune*, in *Riv. dir. comm.* 1960, I.

DOMINEDÒ F. M., *La vendita nautica*, in *Riv. dir. nav.* 1962.

DOMINEDÒ F. M., *Principi del diritto della navigazione, Volume II*, Padova, 1963.

FERRI G. B., *La vendita in generale (La vendita in generale. Le obbligazioni del venditore. Le obbligazioni del compratore)*, in *Trattato di diritto privato*, diretto da P. RESCIGNO, *Volume XI*, Torino, 1984.

FOGLIANI E., *Comproprietà della nave e dell'aeromobile*, in *Dizionari del diritto privato – promossi da Natalino Irti*, *Diritto della navigazione*, a cura di M. DEIANA, Milano, 2010.

GAETA D., *Nave (diritto della navigazione)*, in *Enc. dir.* XXVII/1977.

GAETA D., *Nazionalità della nave e dell'aeromobile*, in *Enc. dir.* XXVII/1977.

GALGANO F., *Vendita (diritto privato)*, in *Enc. dir.* XLVI/1993.

GAZZARA G., *La vendita obbligatoria*, Milano, 1957.

GAZZONI F., *Manuale di diritto privato*, Napoli, 2006.

GRECO P. – COTTINO G., *Della vendita*, in *Commentario del codice civile Scialoja – Branca*, a cura di F. GALGANO, Bologna – Roma, 1981.

GRIGOLI M., *La nave nella giurisprudenza*, Milano, 1986.

GRIGOLI M., *Il regime dei beni nella sfera nautica, Volume II*, Bologna, 2002.

LANZALONE L. A., *Appalto e vendita: fattispecie negoziali a confronto nella dottrina e nella giurisprudenza*, in *Dir. mar.* 1999.

LEFEBVRE D'OVIDIO A., *Cenni sulla pubblicità degli atti relativi alla proprietà delle navi*, in *Riv. not.* 1947.

LEFEBVRE D'OVIDIO A., *Trasferimento della nave da una nazionalità all'altra e sue conseguenze giuridiche nel campo dei diritti in re aliena*, in *Riv. dir. nav.* 1959, I.

LEFEBVRE D'OVIDIO A. – PESCATORE G. – TULLIO L., *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2008.

LEFEBVRE D'OVIDIO A. – PESCATORE G. – TULLIO L., *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2011.

LUMINOSO A., *La compravendita*, Torino, 2003.

LUMINOSO A., *La compravendita*, Torino, 2011.

MANCUSO R., *Istituzioni di diritto della navigazione*, Torino, 2008.

MARCHIAFAVA G., *Sulla legittimazione all'opposizione alla dismissione di bandiera della nave*, in *Dir. trasp.* 2008.

MARESCA U., *La clausola come sta e giace nella vendita di nave*, in *Dir. mar.* 1947.

MEDINA C., *Contratto di costruzione di aeromobile*, in *Dizionari del diritto privato – promossi da Natalino Irti*, *Diritto della navigazione*, a cura di M. DEIANA, Milano, 2010.

PASCALINO P., *Contratti aleatori tipici ed alea convenzionale*, in *Riv. dir. nav.* 1949, II.

PASCALINO P., *In tema di opzione per l'acquisto di nave*, in *Riv. dir. nav.* 1950, II.

PELLEGRINO F., *Privilegi marittimi ed aeronautici*, in *Dizionari del diritto privato – promossi da Natalino Irti*, *Diritto della navigazione*, a cura di M. DEIANA, Milano, 2010.

PESCATORE G., *Comproprietà della nave e dell'aeromobile e società di armamento*, in *Enc. dir.* VIII/1961.

PESCATORE G., *Nave*, in *Enc. giur.* XX/1990, I.

QUERCI F. A., *Pubblicità marittima e aeronautica*, Milano, 1961.

REALE G., *Dismissione di bandiera*, in *Dizionari del diritto privato – promossi da Natalino Irti*, *Diritto della navigazione*, a cura di M. DEIANA, Milano, 2010.

RIGHETTI G., *La compravendita di nave*, Padova, 1961.

RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo Primo*, Milano, 1987.

RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo Secondo*, Milano, 1987.

RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo, Parte Quinta, Aggiornamenti e indici generali*, Milano, 2001.

RIZZIERI A., *La vendita obbligatoria*, Milano, 2000.

ROMAGNOLI E., *La compravendita di imbarcazione di stazza lorda inferiore alle 10 tonnellate se a motore, alle 25 in ogni altro caso o da diporto: aspetti civilistici e conseguenze applicative nell'ambito del regime amministrativo delle navi*, in *Dir. mar.* 2001.

ROMAGNOLI A., *La compravendita di nave*, in *Trattato breve di diritto marittimo*, coordinato da A. ANTONINI, *Volume III*, *Le obbligazioni e la responsabilità della navigazione marittima*, Milano, 2010.

ROMAGNOLI A., *Compravendita di nave*, in *Dizionari del diritto privato – promossi da Natalino Irti*, *Diritto della navigazione*, a cura di M. DEIANA, Milano, 2010.

RUBINO D., *La compravendita*, in *Trattato di diritto civile e commerciale*, diretto da A. CICU e F. MESSINEO, *Volume XXIII*, Milano, 1952.

RUBINO D. – IUDICA G., *Dell'appalto*, in *Commentario del codice civile Scialoja – Branca*, a cura di F. GALGANO, Bologna – Roma, 2007.

SANTORO-PASSARELLI F., *Dottrine generali del diritto civile*, Napoli, 1966.

SCAPINELLO M., *Note sulla opposizione alla dismissione della bandiera*, in *Dir. mar.* 1999.

SCIALOJA A., *Corso di diritto della navigazione*, Roma, 1943.

SPASIANO E., *Comandante della nave o dell'aeromobile*, in *Enc. dir.* VII/1960.

SPASIANO E., *Modi di acquisto della proprietà navale*, in *Riv. dir. nav.* 1963.

TORRENTE A., *Aspetti particolari della pubblicità nel diritto della navigazione*, in *Riv. dir. nav.* 1952, I.

XERRI A., *Pubblicità marittima e aeronautica*, in *Dizionari del diritto privato – promossi da Natalino Irti*, *Diritto della navigazione*, a cura di M. DEIANA, Milano, 2010.