

## SAGGI

ALFREDO ANTONINI

### IL SISTEMA DEI CONTRATTI DI UTILIZZAZIONE DELLA NAVE E DELL'AEROMOBILE: DALLA TRADIZIONE STORICA, AL CODICE DELLA NAVIGAZIONE, ALL'ATTUALITÀ (\*)

*Contracts for the employment of vessels – and by extension those for the use of aircrafts – are distinguished within the Code of Navigation on the basis of the causa contractus, which in turn hinges on the content of the main obligation: lease, affreightment, carriage. The long-standing and well-established international maritime practice knows, in the context of tramp navigation, time and voyage charterparties; such contracts have been qualified by the prevailing Italian doctrine as contracts of carriage, consequently depriving the codified type of the contract of noleggio of its contents. The relentless evolution of mercantile practice has also highlighted that nowadays the function of bareboat charters is typically financial, rather than linked to the income related to the hire payable by the charterer to the owner, and that other hybrid forms of charter contracts (such as consecutive voyage charters, trip charters, slot charters, and volume agreements) are widely used. Taking this into consideration, the approach which is preferable – as it seems to be more adherent to the reality of maritime trade – is to consider charterparties as contracts largely based on, and derived from, the principle of freedom of contract, in the framework of a non-mandatory legal regime which allows the parties to conveniently set their agreement in order to realise their respective underlying interests. Such contracts, which are commonly standardised in international practice, are considered atypical from a legal point of view, as their causa concreta (i.e. the practical and objective purpose pursued by the parties through the contract) does not correspond to one of those on which are moulded the legal types envisaged by the Code of Navigation; as such, they are governed by the contractual freedom of the parties; in the*



---

(\*) Ultima lezione accademica, tenuta dall'A. nell'Università di Udine il 29 novembre 2024. Stante tale sua natura, il contributo non è stato sottoposto a referaggio.

*very rare cases in which they are subject to Italian law and there are gaps in the contractual regulation, they are governed, according to the criterion of combination, by the rules applicable to the contract of carriage with regards to the owner's obligation to convey the goods and by those concerning the contract of noleggio (affreightment) as to the aspects related to the nautical and commercial use of the vessel; the statute of limitations of action (prescrizione) – which, in the law of contract, represents a mandatory legal consequence of the qualification of the agreement – is that applying to the codified type of contract to which each of the said obligations can be referred.*

SOMMARIO: 1. I contratti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile. – 2. La sistematica del codice della navigazione. – 3. La prassi; la crisi del concetto di «causa»; l'autonomia privata e l'atipicità contrattuale. – 4. Le ricostruzioni teoriche. – 5. Il dato storico e la realtà operativa tradizionale e nuova. – 6. I tipi legali e la qualificazione; la sovrapposizione fra noleggio e trasporto; l'interpretazione fondata sulla tradizionale prospettiva causale. – 7. L'autonomia negoziale nella navigazione non di linea. – 8. Proposizioni conclusive.

1. *I contratti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile* – La definizione della categoria dei contratti di utilizzazione della nave e – per successiva estensione – dell'aeromobile costituisce uno degli argomenti che ha maggiormente interessato la dottrina italiana.

Il riferimento va, in particolare, a quelli che il codice della navigazione raggruppa nel titolo I del libro III della parte I e nel titolo I del libro III della parte II, ossia la locazione, il noleggio e il trasporto.

L'origine remota della categoria risale al diritto romano, ove il contratto di *locatio-conductio* riferito alla nave dava luogo a varie ipotesi, dalla locazione di nave o di parte di essa, con o senza consegna della stessa dal *locator* al *conductor* e quindi in quest'ultimo caso con i servizi dell'equipaggio (*locatio rei*, in cui *locator* è il proprietario della nave), al trasporto (*locatio rerum vehendarum*, in cui *locator* è il proprietario delle merci). Un unico contratto, dunque, identificava ipotesi fra loro sicuramente differenti, in relazione all'oggetto della prestazione del proprietario della nave. La terminologia unitaria non è successivamente mutata e si è seguitato a parlare, con riferimento a tutti i contratti di utilizzazione della nave, di locazione marittima (*louage maritime*) e in prosieguo di noleggio (*nolissement*, *affrètement*, *affreightment*), nonché, con riferimento all'atto scritto tramite cui comunemente si realizza

la stipulazione degli stessi, di documento cartaceo diviso in due parti eguali, una per ciascuno dei contraenti (*charta partita*, *chartepartie*, *charterparty*). Coerentemente, il nostro codice di commercio del 1882 ha denominato indifferenziatamente gli stessi «noleggi», considerando tali tanto la locazione (art. 547, n. 3, c. comm. 1882), quanto il trasporto (art. 547, n. 4, c. comm. 1882), sia di colli singoli (art. 565 c. comm. 1882) che di persone (art. 583 c. comm. 1882).

L'indubbia differenza di sostanza, sussistente fra la locazione e il trasporto, non dava adito a soverchi problemi; si evidenziava, in particolare, che l'armatore – figura centrale nel campo marittimo – nella locazione era il fruitore o destinatario della prestazione (cessione del godimento della nave), mentre nel trasporto era l'autore della medesima (servizio di trasferimento di cose o di persone).

I problemi si incentravano, viceversa, sulla corretta individuazione del noleggio, in relazione da un lato alla locazione, dall'altro al trasporto; essi riguardavano, in specie, l'inquadramento delle figure contrattuali diffuse nella pratica internazionale con il nome di *time charter* e di *voyage charter*. Quanto al primo, la messa a disposizione della nave per un tempo determinato avrebbe potuto prestarsi ad essere intesa sia come cessione in godimento della stessa, sia come prestazione di servizi eseguibili dall'armatore con essa; quanto al secondo, la messa a disposizione della nave per un viaggio determinato per il trasferimento di merce induceva senz'altro a far coincidere il noleggio con il trasporto.

Non davano adito a difficoltà né il trasporto su navi di linea avente ad oggetto cose determinate, né il trasporto di persone.

2. *La sistematica del codice della navigazione* – Il codice della navigazione ha ritenuto di risolvere gli accennati problemi, di ordine sistematico oltre che pratico-operativo, distinguendo tra loro i «contratti di utilizzazione della nave» (in concreto identificati nella locazione, nel noleggio e nel trasporto) sulla base del criterio causale.

La causa, intesa secondo la concezione dominante al tempo della codificazione come ragione obiettiva giustificatrice del contratto, è l'elemento che identifica i singoli tipi contrattuali e che consente di operare la qualificazione delle singole fattispecie concrete, presenti nella pratica, nell'uno o nell'altro dei tipi legali (contratti nominati) conosciuti dall'ordinamento. Essa, a sua volta, dipende di regola dall'oggetto della prestazione principale, ossia della prestazione caratterizzante il

contratto: nella compravendita, consiste nello scambio (cessione della proprietà) della cosa contro il pagamento del prezzo; nella permuta, nello scambio di due cose; nella locazione, nella cessione temporanea del godimento di un bene verso il pagamento di un corrispettivo. Oppure, può dipendere dallo scopo, come nella transazione, caratterizzata dall'intento di prevenire o definire una controversia.

Sulla base di tale premessa metodologica, il codice della navigazione ha così qualificato i contratti di utilizzazione della nave: nella locazione, la causa è rappresentata dalla cessione in godimento della nave (*locatio rei*), a titolo essenzialmente oneroso; nel noleggio, la causa è rappresentata dal compimento di uno o più viaggi (obbligazione di viaggiare, *locatio operis*), a titolo naturalmente oneroso; nel trasporto, la causa è rappresentata dal trasferimento di persone o di cose da un luogo ad un altro (obbligazione di trasportare, *locatio operis*), a titolo naturalmente oneroso. La locazione, a sua volta, può avere ad oggetto una nave non armata (a scafo nudo), e comporta in capo al conduttore l'assunzione della qualifica di armatore, oppure una nave armata ed equipaggiata, e determina per il conduttore, oltre all'assunzione della qualifica di armatore, la successione nei contratti di arruolamento in corso fra il locatore e l'equipaggio. Il noleggio può avere ad oggetto il compimento di una serie non determinata di viaggi in un tempo determinato (noleggio a tempo), oppure uno o più viaggi determinati senza determinazione del tempo (noleggio a viaggio). Il trasporto può riferirsi ad un carico totale o parziale (che occupa l'intera capacità di carico della nave, o una parte di essa), oppure a cose determinate, o a passeggeri (trasporto di persone).

3. *La prassi; la crisi del concetto di «causa»; l'autonomia privata e l'atipicità contrattuale* – Questa sistematica, apparentemente solida, si è rivelata priva di legame con la prassi operativa e non ha sopito il dibattito involgente la categoria dei contratti di utilizzazione della nave e i tipi ricompresi nella stessa.

In verità, le figure contrattuali al tempo diffuse nella pratica non hanno trovato agevole corrispondenza nei tipi legali disciplinati dal codice della navigazione, sicché la loro riconduzione all'uno o all'altro ha lasciato immutate le perplessità che con esso il legislatore aveva ritenuto di superare.

Tali perplessità si sono riferite solo marginalmente alla differenziazione fra la locazione di nave armata e il noleggio a tempo, stante il

chiaro discrimine rappresentato dall'oggetto del contratto, ossia, rispettivamente, il godimento della nave (spettante al conduttore in virtù di un diritto personale di godimento) oppure una prestazione con la stessa (in relazione alla quale l'utilizzatore è titolare di un diritto di credito), e stante pure il diverso ruolo ricoperto dalla figura dell'armatore, che nella prima è il destinatario della prestazione, ossia il conduttore, mentre nella seconda è l'autore della stessa, ossia il noleggiante. Esse hanno avuto riguardo alla distinzione fra il noleggio e il trasporto, con iniziale considerazione del rapporto fra noleggio a viaggio e trasporto di carico e successiva estensione della problematica al noleggio a tempo.

Il dibattito si è concentrato sui contratti riferiti alla nave, investendo solo marginalmente e di riflesso quelli relativi all'aeromobile. In verità, questi ultimi hanno acquisito rilevanza solo nell'ultimo decennio del secolo XX, con la liberalizzazione del trasporto aereo, allorquando si sono diffusi modelli contrattuali diversi da quelli propri del settore marittimo, identificati come «accordi commerciali» fra compagnie aeree, finalizzati soprattutto all'ottimizzazione delle rotte e dell'offerta alla clientela.

Alle suddette considerazioni circa la non rispondenza della sistematica legislativa all'assetto che la pratica imprime ai rapporti concernenti l'utilizzazione della nave, se ne aggiungono altre di ordine teorico-sistematico, afferenti alla graduale svalutazione, nella qualificazione dei contratti, della causa come ragione giustificatrice degli stessi, a fronte della valorizzazione della causa concreta, riferita alla singola operazione giuridico-economica, anziché a quella astratta assunta alla base dei tipi legali. La causa concreta recupera centralità al contratto atipico, che l'ordinamento riconosce sulla base dell'intento empirico delle parti, assoggettato alle regole che esse gli hanno dato conformemente ai propri interessi.

Se, nella concezione tradizionale, il contratto atipico è retto dalle sole norme sui contratti in generale, l'esperienza giurisprudenziale più recente ha evidenziato la tendenza decisa a governare i contratti, non ricompresi fra i tipi legali e quindi definiti atipici o innominati, mediante l'applicazione del regime normativo proprio dei tipi legali, alla luce dell'analisi del contenuto ad essi impresso dalle parti, con specifico riferimento alle prestazioni.

In tal senso, si è proceduto secondo una duplice direttiva: anzitutto, considerare la prestazione che nel comune intento delle parti ha acqui-

sito carattere di principalità, per assoggettare alle disposizioni del tipo legale cui la prestazione corrisponde l'intero contratto e quindi anche le prestazioni che in esso non rientrano (criterio cosiddetto della prevalenza o dell'assorbimento); oppure, considerare le prestazioni fra loro equivalenti e il contratto complesso o misto, per assoggettare le stesse alla disciplina propria del tipo legale cui ciascuna corrisponde (criterio cosiddetto della combinazione). Con il che, il contratto atipico, ancorché diffuso nella pratica dei traffici e a volte standardizzato in formulari di comune adozione si da costituire un tipo sociale, per un verso ha seguito ad essere considerato e denominato tale, per altro verso è stato sottoposto alla disciplina dei contratti tipici per intero (criterio dell'assorbimento) o per singole prestazioni (criterio della combinazione), dismettendo nella sostanza la sua primigenia atipicità (1).

L'evoluzione normativa più recente ha valorizzato il criterio della combinazione: tenendo conto della sempre più frequente creazione di regolamenti contrattuali comprensivi di una pluralità di prestazioni di cui nessuna accessoria o strumentale rispetto ad altra, essa ha assegnato rilievo alla singola prestazione, anziché all'intero contratto, ai fini dell'individuazione del regime normativo cui ciascuna viene assogget-

---

(1) La casistica giurisprudenziale è chiara. Il contratto di ormeggio viene definito atipico e viene poi ricondotto, quanto alla sussistenza o meno di un'obbligazione di custodia e alla relativa responsabilità, al contratto di deposito o a quello di locazione; altrettanto accade per il contratto di parcheggio. Quanto al contratto di monta taurina, esempio tradizionale di contratto esulante dalla disciplina del codice civile ancorché ampiamente diffuso all'epoca della codificazione, non si sono avuti dubbi che sia atipico, essendosi solo valutato se l'obbligazione in esso dedotta sia di mezzi o di risultato. Altrettanto vale per il contratto di ristorazione, cui viene applicata la disciplina dei contratti di somministrazione o di compravendita o di appalto di servizi, a seconda dei casi. Sono ritenuti pacificamente atipici il contratto di albergo e quello di *allotment*. Il contratto di procacciamento di affari è considerato atipico e non riconducibile né a quello di mediazione, né a quello di agenzia, del quale ultimo sono considerate applicabili per analogia le disposizioni che non presuppongono la stabilità del rapporto. Il contratto di *leasing*, anteriormente alla l. n. 124 del 2017 (art. 1, commi 136-140), è stato considerato atipico, ancorché le conseguenze dell'inadempimento del concessionario siano state sottoposte al regime giuridico della vendita a rate con riserva della proprietà. Il contratto di *factoring*, pure dopo la l. n. 130 del 1999, viene definito contratto atipico complesso e viene assoggettato fra l'altro al testo unico bancario quanto ai requisiti di forma. Non si dubita dell'atipicità dei contratti di istruzione nelle varie forme in cui si presentano e si valuta se essi ricomprendano o meno l'obbligo di protezione, oltre a quello di insegnamento. Le garanzie diverse dalla fideiussione sono considerate atipiche. Altrettanto è per lo sconto bancario allorquando manca il credito da cedere, come lo sconto di tratte non accettate, di pagherò all'ordine proprio e di ricevute bancarie. L'esemplificazione può proseguire.

tata. Con riferimento a contratti in buona parte emersi dopo la codificazione e oggi certamente tipici, possono menzionarsi: il contratto di appalto di servizi avente per oggetto prestazioni continuative o periodiche (art. 1677 c.c.), alle cui prestazioni si applicano, tramite il rinvio alle disposizioni sul contratto di somministrazione, le regole del contratto corrispondente a ciascuna di esse (art. 1570 c.c.); il contratto di organizzazione di viaggio o di pacchetto turistico, di recente tipizzato dalla normativa specifica sul turismo, per il solo aspetto dei limiti risarcitori, che sono determinati in relazione ai singoli servizi turistici, secondo il regime di essi proprio (art. 43, comma 4, c. tur.); il contratto di appalto avente ad oggetto la prestazione di più servizi relativi a ricezione, deposito, custodia, spedizione, trasferimento e distribuzione di beni (logistica), per il quale l'art. 1577 *bis* c.c. stabilisce l'applicazione delle norme sul contratto di trasporto alla prestazione di trasferimento di cose da un luogo ad un altro, così aprendo all'applicazione alle altre prestazioni delle norme sui contratti cui esse corrispondono; il contratto di conto corrente bancario, le cui prestazioni (apertura di credito, deposito, anticipazione bancaria, mandato, altre) sono regolate dalle disposizioni normative proprie di ciascuna di esse; il trasporto multimodale, in relazione al quale l'interpretazione maggiormente attendibile del nuovo art. 1697, 3° comma, c.c. induce ad applicare, nel caso di danno localizzabile, a ciascuna fase del trasporto la normativa di essa propria, mediante procedimento logico di astrazione.

Nel contratto atipico, dunque, l'attività ermeneutica in sede giudiziale riguarda, più che la qualificazione, la ricerca della disciplina applicabile, per intero (criterio dell'assorbimento) o per prestazioni (criterio della combinazione).

Anche nella motivazione delle sentenze, il contratto non cessa di essere chiamato atipico, e ciò è condivisibile, atteso che la sua ragione giustificatrice (causa) non è all'origine quella del contratto tipico o della pluralità di contratti tipici alle cui norme esso viene assoggettato, né viene ad esserlo dopo il suddetto assoggettamento, ma resta quella propria dell'operazione giuridico-economica posta in essere dalle parti (intento empirico), da considerare unitariamente.

Quanto alla disciplina, essa – come detto – viene selezionata fra quelle dei contratti tipici, al molteplice scopo dell'integrazione del regime contrattuale eventualmente insufficiente, dell'applicazione dei *naturalia negotii* e di alcune conseguenze inderogabili quali quella sulla

prescrizione, del controllo di non contrarietà delle disposizioni contrattuali alle norme imperative riferibili alle singole prestazioni.

Resta fermo lo spazio lasciato all'autonomia privata, ossia alla libera determinazione delle parti: il che significa che, quando la volontà delle stesse è stata esaustiva nel costruire la regolazione del rapporto (sicché non vi sono lacune da integrare) e quando non vi è un contraente debole la cui posizione debba essere tutelata (ossia, allorquando la materia non è retta da norme imperative), la necessità di integrazione resta nella penombra.

Se ne desume il peculiare valore del principio dell'atipicità dei contratti nel nostro ordinamento, la quale è stata intesa come competenza della giurisprudenza a riconoscere tipi nuovi creati dalla pratica degli affari, la cui regolazione non si limita alla sottoposizione ai soli artt. 1321-1469 del codice civile (come parrebbe potersi desumere dal tenore testuale dell'art. 1322 c.c.), ma si costruisce conformemente a quella di uno o più tipi legali.

La pratica si muove ed evolve prescindendo del tutto dalla suesposta attività compiuta dalla giurisprudenza e dalla dottrina ai fini della sistemazione giuridica del contratto atipico come figura generale: essa seguita ad elaborare fattispecie nuove o rinnovate, imprimendo alle stesse il contenuto rispondente al proprio interesse concreto e senza curarsi né dell'eventuale futura sottoposizione di esse, nelle inconcesse ipotesi patologiche contenziose, a regimi normativi specifici, né, ancor più, della loro possibile qualificazione.

Quanto appena rilevato vale vieppiù nel settore marittimo, caratterizzato da contratti strutturati secondo modelli tendenzialmente completi in ogni loro previsione, ispirati al *common law*, cui è estranea la causa quale requisito del contratto.

Talché, l'assetto degli interessi degli operatori marittimi, anziché essere imbrigliato nel sistema codicistico di contratti tipici avulsi dalla realtà, può ricevere riconoscimento dall'ordinamento sulla base del dogma della libertà contrattuale e dell'autonomia privata quanto alla confezione del regolamento contrattuale, fermo il rispetto delle norme imperative allorquando il contratto coinvolge una parte ritenuta debole rispetto all'altra.

4. *Le ricostruzioni teoriche* – I termini del dibattito possono essere sintetizzati come segue.



a) Secondo l'opinione prevalente, recepita nella sistematica legislativa, la locuzione del codice della navigazione «contratti di utilizzazione della nave» e quella omologa riferita all'aeromobile costituiscono pure espressioni verbali, prive di valenza giuridica: esse sono destinate soltanto ad individuare, per comodità espositiva, una serie di contratti, senza assurgere al rango di categoria giuridica.

Non sono diverse, in breve, da espressioni del genere di quelle di contratti «di prestazione di servizi» o «di finanziamento» o «di distribuzione», inidonee ad identificare un *genus* oppure una *species*, ma aventi il solo scopo di accomunare, per esigenze espositive, alcune figure contrattuali (costituenti *genera* o *species*) aventi caratteristiche comuni; e rispondono non ad un criterio dogmatico, ma alla finalità pratica di trattazione unitaria dei negozi relativi all'impiego della nave e dell'aeromobile.

La rilevanza giuridica, ai sensi di questo orientamento, è quindi attribuibile ai singoli tipi contrattuali, i quali vengono riuniti a meri fini illustrativi e didattici nel raggruppamento dei «contratti di utilizzazione»; a tale raggruppamento non è riconducibile alcun effetto giuridico diretto, non essendovi norme giuridiche proprie di esso.

b) Una ricostruzione in senso diametralmente opposto, rimasta sostanzialmente isolata, ha ritenuto di poter configurare una nuova figura, quella del «contratto di utilizzazione della nave e dell'aeromobile», provvista di rilevanza giuridica e costituente un tipo legale, nell'ambito del quale si distinguono i contratti di locazione, noleggio, trasporto, rimorchio e comodato, costituenti dei sottotipi.

La conseguenza sul piano giuridico di questa ricostruzione è che, fra le disposizioni dettate per i vari contratti regolati dal codice, è possibile enucleare quelle riferibili direttamente al tipo rappresentato dal «contratto di utilizzazione della nave», applicabili in via diretta a tutti i sottotipi rientranti in esso.

L'aggregazione di questi ultimi nell'unico tipo è avvenuta svalutando la causa come elemento essenziale ai fini della qualificazione e sostituendo ad essa una pluralità di elementi, che le varie figure presenterebbero in comune.

c) Altra ricostruzione teorica ha individuato l'elemento accomunante dei contratti di utilizzazione nella causa di godimento, con riguardo particolare al godimento delle utilità che la nave può offrire e che consistono nel trasporto tecnico, ossia nella navigazione per acqua (o, nel

caso dell'aeromobile, per aria). Il godimento è apparso riscontrabile in tutti i contratti, seppur con diversa intensità: nella locazione, nella gestione diretta del conduttore; nel noleggio, nel potere di disposizione del noleggiatore tramite istruzioni al noleggiante; nel trasporto di cose e di persone, nell'acquisizione della disponibilità di uno spazio a bordo, determinato o meno.

Tale unitaria causa di godimento identifica un'unica categoria giuridica e consente l'applicazione analogica, ad ogni tipo di contratto di utilizzazione, delle disposizioni costituenti la disciplina degli altri tipi.

In particolare, la distinzione fra noleggio e trasporto si fonda sul ruolo differente assunto dal viaggio, presente in entrambi: nel noleggio, esso è finale, e la nave costituisce l'oggetto della prestazione (trasferimento della nave); nel trasporto, esso è strumentale rispetto al trasferimento di cose o di persone, costituente l'oggetto della prestazione del vettore, il quale, a differenza del noleggiante, è gravato dell'obbligo di vigilanza sulle cose o sulle persone.

d) Un orientamento dottrinale particolarmente attento alla realtà operativa dei traffici marittimi, variamente declinato e diffusamente condiviso, ha valorizzato il profilo economico dell'operazione commerciale voluta dalle parti, in una materia rimessa alla loro libera volontà contrattuale; esso, riferendosi specificamente alle ipotesi del noleggio e del trasporto, ha determinato l'assorbimento pratico del primo nel secondo.

Lo stesso muove dalla considerazione che i criteri e le modalità di pagamento del corrispettivo contrattuale (nolo) incidono sul rischio economico a carico dell'una o dell'altra parte; ad esempio, a seconda che il nolo sia fisso, o a tempo, i maggiori costi di gestione della nave dipendenti dalla maggiore durata del viaggio rappresentano un pregiudizio per l'armatore, o per il fruitore della prestazione.

La qualificazione delle figure contrattuali, conosciute nella pratica, nell'ambito dei tipi previsti dal codice avviene, dunque, in considerazione della realtà economica dell'operazione, che non conosce distinzioni fra noleggio e trasporto, ma solo fra contratti (contemplanti una prestazione di trasporto) con nolo a tempo per viaggi non determinati e contratti (contemplanti una prestazione di trasporto) con nolo a viaggio per viaggi determinati, e che fra l'uno e l'altro declina in maniera più o meno ampia la facoltà dell'utilizzatore di disposizione commerciale della nave.

In questa prospettiva, il noleggio perde ogni autonomia e viene inquadrato nell'ambito del trasporto.

e) Una teoria, per vari aspetti riconducibile a quella precedente, ha attribuito rilevanza giuridica di tipo contrattuale soltanto alla locazione e al trasporto, mentre ha ridotto il noleggio a sottotipo del trasporto.

Secondo questa impostazione, il noleggio costituisce una varietà del contratto di trasporto, consistendo la sua prestazione in un trasferimento, alla pari di quella del trasporto.

Rispetto al trasporto esso presenta l'elemento aggiuntivo della cooperazione del noleggiatore (creditore) in relazione all'impiego della nave e quindi alla fruizione della prestazione di trasferimento; tale elemento ulteriore assegna al noleggio il carattere di sottotipo del trasporto.

Secondo un'impostazione analoga, altro elemento di differenziazione è dato dalla presa in consegna del carico e dalla conseguente assunzione della cura e della responsabilità del medesimo, presenti nel trasporto ed assenti nel noleggio.

5. *Il dato storico e la realtà operativa tradizionale e nuova* – Elementi significativi di interpretazione si ricavano dall'analisi del dato storico.

Se si escludono i tempi remoti, in cui la nave costituiva strumento di attività di commercio anziché di trasporto (allorquando la nave apparteneva al mercante, il quale con essa trasportava le merci da lui stesso acquistate e rivendute), tradizionalmente l'utilizzazione della nave è avvenuta con la messa a disposizione della stessa, per intero o per una sua parte, tramite l'esecuzione di un viaggio per il trasporto di merci; il proprietario coincideva con l'armatore e con il vettore, nonché il più delle volte con il comandante o capitano, e il contratto di utilizzazione rilevante era il noleggio a viaggio (*voyage charter, affrètement au voyage*).

Il trasporto di singoli colli o partite di merce, con esclusione della messa a disposizione della nave in favore dell'utilizzatore, si è affermato solo nell'ambito del traffico di linea, invalso nella seconda metà del XIX secolo, dando luogo al contratto di trasporto di cose determinate, caratterizzato dal rilascio di un documento identificativo delle merci trasportate (polizza di carico).

L'utilizzazione della nave a tempo ha rappresentato uno svolgimento ancora successivo, legato all'esecuzione di attività di trasporto mediante nave altrui, della quale l'operatore acquisisce la disponibilità; essa ha dato luogo al contratto di noleggio a tempo (*time charter, affrètement à temps*).

Ne risultano evidenziate le tre principali fisionomie assunte dal trasporto di cose attraverso i contratti sopra ricordati; ad essi si aggiunge l'utilizzazione della nave stessa tramite il contratto di locazione; resta apparentemente escluso il noleggio come figura provvista di rilevanza autonoma, ossia diversificata dal trasporto.

Nel sistema anglosassone, cui è conforme la prassi invalsa a livello mondiale e che rispecchia adeguatamente l'elemento storico appena evidenziato, i contratti di utilizzazione della nave vengono divisi in due categorie, a seconda del documento contrattuale impiegato: i *contracts of affreightment contained in a charterparty* e i *contracts of affreightment evidenced by bill of lading*.

La prima categoria comprende i *charterparties by demise* ed i *charterparties not by demise*. Per *demise* si intende la consegna; quindi i *charterparties by demise* comportano per il proprietario la cessione in godimento della nave e corrispondono al contratto di locazione (*bareboat charter* o *affrètement coque nue*); mentre i *charterparties not by demise*, utilizzati nel traffico non di linea o *tramp*, comportano per l'armatore l'obbligo di svolgere un servizio di trasporto utilizzando una nave da lui armata e di cui conserva la gestione nautica. Questi ultimi ricomprendono, a loro volta, il *voyage charter* (*affrètement au voyage*), che prevede che la nave carichi la merce in un determinato porto, proceda fino al porto di scaricazione e lì riconsegna il carico, ed il *time charter* (*affrètement à temps*), con il quale l'armatore mette la nave a disposizione dell'utilizzatore per un tempo determinato per il trasporto di merce.

La seconda categoria è quella dei contratti documentati da polizza di carico, normalmente utilizzati nel traffico di linea per il trasporto di cose determinate: *carriage in a general ship*.

Una collocazione a parte è assunta dal trasporto di persone.

Ma la realtà operativa è andata oltre.

Quanto al trasporto marittimo di merci, sono affiorate e si sono gradualmente affermate figure nuove o ibride, che hanno rotto la tradizionale distinzione fra contratti a tempo e contratti a viaggio, per realizzare assetti di interesse differenti, legati alle esigenze di distribuzione della grande industria manifatturiera, al trasporto di *container* su navi di tonnellaggio sempre maggiore, al compimento di viaggi lunghi e circolari. Si tratta del *consecutive voyage charter*, avente ad oggetto una pluralità di viaggi consecutivi in un tempo generalmente determinato, del *trip charter*, costituente un contratto di trasporto a viaggio di lunga

durata con nolo pagabile a tempo, dello *slot charter*, relativo alla messa a disposizione di spazi sulla nave per il trasporto di *container* da parte del *charterer*, del contratto a volume (*volume contract of affreightment*), avente ad oggetto la messa a disposizione di tonnellaggio navale per il trasporto in un arco di tempo determinato di merci in un quantitativo prestabilito e con corrispettivo a viaggio, del contratto di gestione armatoriale della nave, spesso realizzato mediante la combinazione di due contratti che assicurano al proprietario l'utilizzazione di una nave gestita da altri (locazione di nave armata ma non equipaggiata e *time charter* dal conduttore al proprietario locatore). Si sono altresì affermate figure legate all'interesse dell'utilizzatore di ricevere un servizio organizzato di trasporto connesso al ritmo della produzione dell'impresa (ad esempio per l'approvvigionamento delle materie prime e dei prodotti semilavorati necessari per la realizzazione di un'opera pubblica o privata), coinvolgendo più navi in prosieguo di tempo e mezzi di trasporto terrestri; in esse, l'organizzazione del trasporto effettuata dall'operatore acquista rilievo preminente, dando luogo a contratti quadro per servizi di trasporto, o più propriamente di organizzazione di servizi di trasporto, comunemente denominati *general agreement* o *framework agreement* e definiti dalla giurisprudenza come appalto di servizi di trasporto, nei quali l'operatore assume l'obbligo del risultato.

Nel settore aereo, la liberalizzazione della fine degli anni novanta del secolo XX, come sopra accennato, ha determinato la diffusione di accordi commerciali fra esercenti aerei rivolti all'ottimizzazione della capacità di trasporto tramite opportune alleanze o intese, senza riferimento ai tipi legali che il diritto aeronautico aveva, nel codice della navigazione, mutuato da quello marittimo. Tali accordi commerciali, pur realizzandosi secondo schemi comuni (*code sharing*, *wet lease*, *franchising*), non hanno tuttavia dato luogo a modelli standard, del genere di quelli invalsi nel campo marittimo.

Quanto al trasporto marittimo di persone, passato il tempo dei viaggi transatlantici e di lunga durata, esso conserva rilevanza concreta nel trasferimento da e per le isole, in quello turistico costiero e in quello su navi traghetto; lo stesso, per altro verso, è divenuto trasporto crocieristico, rappresentando in quanto tale una componente del contratto di crociera turistica.

La locazione di nave non è rimasta estranea al vento del rinnovamento.

Essa da tempo non costituisce più una forma di fruizione da parte del proprietario delle utilità economiche del bene nave: è lontano dalla realtà che un soggetto investa risorse assai ingenti per trarre, dalla nave acquistata o fatta costruire, il provento del nolo locatizio. Sicché essa, se intesa in senso tradizionale, può trovare modesta applicazione alle sole unità minori del diporto nautico.

La locazione è ora apprezzata, in senso differente, in relazione all'operazione economica e giuridica di costruzione o di acquisto di una nave, destinata ad essere armata ed impiegata da un soggetto diverso da quello che procura il finanziamento, generalmente a lui legato dall'appartenenza al medesimo gruppo imprenditoriale.

Nella contrattazione standardizzata (*Barecon 2017*) inoltre, proprio per la suddetta finalizzazione causale, alla cessione in godimento accede come previsione eventuale, correntemente utilizzata, l'opzione di acquisto della nave al termine del contratto, che accosta quest'ultimo al *leasing* piuttosto che alla locazione di diritto comune.

Sicché, quanto meno nei casi in cui la suddetta opzione di acquisto sia prevista nel contratto, seguitare a cogliere la causa della locazione di nave nella cessione in godimento della stessa si pone come verosimile astrazione dalla realtà nel nome di un'esigenza meramente formale di qualificazione, essendo viceversa indubbio che la sua causa concreta sia in prevalenza di natura finanziaria e prescinda dalla centralità del godimento.

Inoltre e per altro aspetto, la locazione, sempre fra società del medesimo gruppo imprenditoriale, serve ai fini dell'iscrizione delle norme nel registro di un altro Stato a nome del conduttore, previa sospensione dell'iscrizione nel registro italiano a nome del proprietario, ai fini della fruizione di un regime normativo più favorevole quanto ai costi di gestione.

Si aggiunge la parziale perdita di centralità dell'armatore come animatore del commercio marittimo, stante l'affidamento di aspetti importanti della gestione nautica a figure professionali differenti (*ship management*) e stante pure il crescente ruolo assunto dagli imprenditori di trasporto che operano con navi altrui (*non vessel operating common carrier*).

Si aggiunge, ulteriormente, il fatto che la contrattazione nella navigazione non di linea è questione rimessa alla volontà delle parti, in una situazione di equilibrio nella forza contrattuale, che – essendo

standardizzata in formulari di costante adozione e dal contenuto ampiamente dettagliato – non ha bisogno di normativa di fonte legale, se non (in maniera davvero minimale) a livello suppletivo, in relazione ad improbabili lacune del testo contrattuale o per l'applicazione delle norme sulla prescrizione costituente una di quelle che la dottrina ha denominato conseguenze inderogabili, mentre in quella di linea soggiace al regime di fonte legale introdotto a livello internazionale uniforme a tutela dell'interessato al carico, ritenuto contraente debole di fronte a condizioni contrattuali predisposte unilateralmente dall'impresa di navigazione nelle forme dell'offerta al pubblico.

Si aggiunge, da ultimo, l'evenienza che i formulari contrattuali della prassi internazionale contengono tutti, nel proprio testo standardizzato, la clausola di sottoposizione alla legge inglese e all'arbitrato in Londra (oppure, in molti di essi, l'opzione fra tale clausola e quella di sottoposizione alla legge degli Stati Uniti d'America e all'arbitrato in essi), che per un verso dà centralità assoluta all'autonomia contrattuale conformemente ai sistemi di *common law*, per altro verso confina l'applicazione della normativa codicistica alle poche fattispecie del cabotaggio nazionale nelle quali le parti non si sono avvalse dei formulari suddetti.

Le considerazioni che precedono sono sufficienti a far comprendere la sostanziale irrilevanza della sistematica del codice della navigazione – con le minimali eccezioni appena indicate – in origine slegata dalla realtà e oggi per più aspetti superata dall'incessante emergere di figure contrattuali nuove.

6. *I tipi legali e la qualificazione; la sovrapposizione fra noleggio e trasporto; l'interpretazione fondata sulla tradizionale prospettiva causale* – La dottrina italiana si è lungamente affaticata in ordine al problema dogmatico dell'inquadramento dei contratti di utilizzazione della nave nel sistema del diritto della navigazione.

Il rilievo concreto dello stesso è riconnesso alla pretesa, più che all'esigenza, di dare una corretta qualificazione ai contratti impiegati nella pratica, al fine dell'applicazione ad essi, in una sistematica contrattuale fondata sulla causa negoziale, delle norme di legge proprie del tipo cui corrispondono.

La pratica – come sopra detto – ha tradizionalmente conosciuto il contratto di locazione a scafo nudo (non anche quello di locazione di nave armata e equipaggiata), il *voyage charter* e il *time charter* (cui

si vanno nel recente periodo aggiungendo le figure contrattuali sopra menzionate e altre ancora), il trasporto di cose determinate, il trasporto di persone.

La locazione di nave si identifica agevolmente, trattandosi di contratto avente ad oggetto la cessione in godimento di un bene, in favore di un soggetto che ne diviene armatore. Non può confondersi, quindi, con gli altri contratti, aventi ad oggetto la prestazione di servizi da parte dell'armatore della nave.

Del pari non hanno dato adito a problemi il trasporto di cose determinate e quello di persone.

I problemi hanno riguardato i contratti di utilizzazione della nave nei viaggi non di linea, per il trasporto di carico (navigazione *tramp* o *bulk carriage*).

I formulari contrattuali impiegati per tali viaggi sono stati ricondotti a due tipologie, il *voyage charter* e il *time charter*, che il lessico italiano ha tradotto come noleggio a viaggio e noleggio a tempo, e cui interprete e legislatore hanno cercato di dare un inquadramento sistematico e normativo, senza considerare che l'incessante affermarsi di esigenze nuove avrebbe reso ben presto inadeguata ogni ricostruzione che tenesse conto solo di tali tipologie, senza curarsi delle altre via via emergenti nel concreto.

Da tali formulari il legislatore del 1942 ha ricavato la nozione e la disciplina, rispettivamente, del noleggio a viaggio e del noleggio a tempo; poiché la pratica non conosce formulari di noleggio e formulari di trasporto, ma solo i formulari appena menzionati, si è imposto il problema della qualificazione degli stessi nell'ambito del tipo codicistico del noleggio, oppure di quello del trasporto.

In una impostazione fondata sulla tradizionale prospettiva causale, può certamente dirsi – secondo l'orientamento dominante, riferito sopra, *sub* 4, lett. *a* – che il legislatore ha individuato e disciplinato le tre figure (tipi legali) della locazione, del trasporto e del noleggio, senza contemporaneamente valorizzare una categoria giuridica ulteriore e più ampia, rappresentata dai «contratti di utilizzazione della nave», il riferimento ai quali costituisce invero un puro fatto espositivo, una mera locuzione, idonea ad identificare immediatamente la locazione, il noleggio e il trasporto, e non una categoria superiore che li ricomprenda tutti. Non può viceversa farsi leva – pertanto dissentendosi dalla ricostruzione riportata sopra, *sub* 4, lett. *b* – sulla svalutazione della



causa quale elemento di identificazione del tipo contrattuale, per valorizzare una pluralità di elementi, asseritamente identificativi di un tipo legale autonomo rappresentato dal contratto di utilizzazione della nave; infatti, la valorizzazione di più elementi, ove mai operabile con successo nella materia in esame, dovrebbe determinare l'identificazione di un maggior numero di tipi, e non l'unificazione di più tipi in uno solo. Né può assegnarsi rilevanza alla causa di godimento, presente in tutte le figure in questione – come sostenuto dalla concezione illustrata sopra, *sub* 4, lett. *c* – perché essa evidenzia in ciascuna figura aspetti troppo diversi e singolarmente non significativi ai fini voluti, al punto da assumere carattere di eccessiva genericità, oltre a non rispondere alla realtà operativa, che affida al concreto del caso singolo la valorizzazione del contratto sul piano giuridico.

Resta pertanto, nell'impostazione tradizionale, il fatto che la natura della prestazione dell'*owner*, al di là della pura messa a disposizione della nave come previsto dai formulari, impone di considerare quelli in riferimento come contratti di trasporto anziché di noleggio, secondo quanto oggi ritenuto sia dalla pratica degli operatori, che dalla dottrina prevalente, come esposto sopra, *sub* 4, lett. *d* ed *e*. Infatti, in essi l'effettuazione del viaggio riveste carattere strumentale rispetto al trasferimento di cose, che costituisce l'oggetto della prestazione rilevante a carico dell'*owner*, il quale assume la custodia del carico e l'obbligo di riconsegna. Sicché, per un verso, i contratti in questione a dispetto del nome che li caratterizza sono considerati come trasporto, e, per altro verso, il tipo legale del noleggio non trova riscontro apprezzabile nell'esperienza concreta, restando una fattispecie quasi totalmente astratta o casella vuota, predisposta dall'ordinamento, ma non utilizzata nella pratica, se non in fattispecie marginali non contemplanti il trasferimento di cose o di persone.

È anche da tenere conto, tuttavia, delle concezioni invalse negli altri ordinamenti. In quello anglosassone, non si dubita della natura di trasporto propria del *time charter*, che infatti è considerato nella materia del *carriage of goods*. In quello francese, il *contrat d'affrètement* viene tenuto distinto dal *contrat de transport* in relazione all'oggetto, rispettivamente la nave e le merci; la dottrina non sembra nutrire dubbi al riguardo, anche dopo la promulgazione del *Code des transports* (2010), che lo disciplina in maniera autonoma, con poche norme di carattere suppletivo. In quello tedesco, il *Zeitchartervertrag* fino alla riforma del

2013 era ricompreso nel trasporto (*Frachtvertrag*) ed ora non più, essendo ricondotto alla categoria dei contratti di godimento (*Schiffsüberlassungsverträge*).

7. *L'autonomia negoziale nella navigazione non di linea* – Sul piano dogmatico e agli effetti ricostruttivi, può al presente darsi per acquisita la svalutazione della nozione di causa come ragione giustificatrice del contratto, a fronte della valorizzazione della volontà delle parti e della causa concreta data dall'assetto di interessi volta per volta perseguito, nell'ambito delle modalità di utilizzazione del mezzo nautico differenti dal trasporto su navi di linea, il quale è retto da normativa inderogabile e non ha mai dato adito a problemi qualificatori.

In quest'ottica, diviene arida la ricostruzione tradizionale fondata sui singoli tipi legali, rappresentati dalla locazione, dal noleggio, dal trasporto, distinti fra di loro sulla base del criterio causale, ossia dell'oggetto della prestazione principale, ai quali dovrebbero essere ricondotte le figure contrattuali diffuse nella pratica, come frutto della contrattazione individuale, oppure di quella standardizzata; per effetto della quale, estendendo lo sguardo anche al di fuori del diritto della navigazione, i contratti comunemente denominati come «noleggio», in relazione alla concreta disciplina ad essi impressa dai contraenti o dalle condizioni *standard* e a prescindere dal *nomen* ad essi assegnato, vengono a qualificarsi come locazione allorquando la prestazione consiste nella dazione in godimento del mezzo di trasporto (ad esempio il noleggio di autoveicoli), come contratto misto di locazione di cose e appalto di servizi allorquando alla dazione in godimento di un bene si accompagna l'attività di posa in opera e di manutenzione (ad esempio il noleggio di impalcatura, del bagno chimico di cantiere, di sedie e di attrezzature per manifestazioni), come trasporto allorquando la stessa consiste nel trasferimento di merci o di passeggeri (ad esempio il *time charter*, il *voyage charter*, il noleggio di autoveicolo con conducente), come appalto allorquando la messa a disposizione di una nave o di una macchina dotata di forza motrice è strumentale rispetto al servizio che viene svolto con essa (ad esempio il noleggio di nave per lo svolgimento di attività industriali da parte dell'armatore quali posa di tubi o di cavi sottomarini, dragaggio, montaggi o riparazioni, nonché il noleggio con conducente di scavatrice, imbottigliatrice, mietitrebbia), ma, salvo ipotesi marginali (*Supplytime*, *Navexcom*, *Cruiservoy*), non come noleggio

nel senso fatto proprio dal codice della navigazione, per l'assenza di figure concrete in cui la prestazione è limitata al puro compimento di viaggi.

È, viceversa, da tenere presente che la volontà delle parti nella navigazione marittima non di linea porta alla confezione di contratti che esulano dalla rigidità degli schemi codicistici, incentrandosi sulla messa a disposizione della nave per le sue caratteristiche costruttive e funzionali, ferma restando la gestione nautica in capo all'armatore, il quale si obbliga nei confronti dell'utilizzatore ad eseguire le prestazioni conformi alla natura e alle dotazioni della nave.

Si tratta di contratti che il fermento operativo del commercio marittimo crea e adatta alle esigenze sia degli armatori che dei detentori del carico nello scenario mondiale, in modo da realizzare, in forme che mano a mano divengono standardizzate (tipi sociali), le modalità di trasporto maggiormente confacenti alla specificità del caso singolo.

Così, il ruolo centrale assegnato alla nave e la demarcazione fra utilizzazione a viaggio (*voyage charter*) e a tempo (*time charter*) perdono la loro essenzialità a fronte di impieghi che prevedono una pluralità di viaggi in prosecuzione (*consecutive voyage charter*), o di altri che identificano il viaggio e determinano il nolo a tempo (*trip charter*), o di altri ancora che danno rilevanza alla merce da trasportare per quantitativi e ambiti temporali determinati a prescindere dalla nave deputata ad eseguire il trasporto (*volume agreement*), o di altri ulteriori che nella navigazione di linea integrano l'offerta di trasporto di più armatori mediante la messa a disposizione di spazi nave (*slot charter*), e così via nella varietà incessante del concreto.

Tali contratti vengono denominati *charterparty* (noleggi, nel linguaggio corrente dei nostri operatori) e sono disciplinati dalla volontà delle parti, espressa in maniera standardizzata a livello mondiale tramite la comune adozione dei formulari predisposti dal BIMCO (*Baltic and International Maritime Council*), con gli adattamenti intesi a realizzare lo scopo pratico del caso singolo.

Di fronte al dettaglio della disciplina standardizzata e alla sua rispondenza alle esigenze concrete dei contraenti, perdono di rilevanza sia l'astratta suddivisione tipologica operata dal codice della navigazione, che la normativa introdotta dal medesimo per i singoli tipi, la quale, avendo carattere dispositivo, non trova spazio di applicazione, se non in fattispecie marginali e a livello residuale.

I contratti di utilizzazione della nave, o «noleggi» in senso ampio e corrente, hanno il contenuto ad essi impresso dalle parti e sono sottoposti a una disciplina pattizia che, per il rilevato carattere dispositivo di quella codicistica, di regola non incontra il limite delle norme inderogabili; talché, la normativa della locazione, del noleggio e del trasporto di carico è destinata in linea di principio a non ricevere applicazione. E, nelle limitate ipotesi di contratti non formalizzati secondo i modelli della prassi internazionale, non completi nel contenuto e retti dalla legge italiana, la ricerca della normativa da applicare a livello integrativo non deve essere condotta sulla base del criterio causale fondato sulla prestazione principale, per l'applicazione diretta dell'intero complesso normativo riferito al contratto tipico cui essa corrisponde; viceversa, sono le singole prestazioni contemplate nell'oggetto contrattuale, se aventi una propria rilevanza autonoma, a dover essere assunte in considerazione, per l'applicazione a ciascuna di esse delle norme del corrispondente tipo legale.

Nell'impostazione tradizionale, si dirà che la prestazione principale, avendo ad oggetto il trasferimento di merci (o, in casi particolari, l'esecuzione di un servizio di carattere industriale), determina la qualificazione di tali contratti come trasporto (o, nei casi suddetti, come appalto) anziché come noleggio, secondo il criterio della prevalenza o dell'assorbimento. Ai sensi del più recente orientamento che privilegia il criterio della combinazione, si dovrà affermare, allorquando le prestazioni rilevanti sono più d'una, che ciascuna di esse concorre a determinare la causa mista, pur sempre tipica, del contratto. O preferibilmente, in coerenza con la valorizzazione della causa concreta, si potrà riconoscere che si tratta di contratti costituenti tipi sociali, in relazione alla loro disciplina standardizzata nei formulari di diffusa adozione. Con la conseguenza che, ad esempio, al *time charter* le norme sul noleggio si applicano in maniera diretta con riferimento alle prestazioni concernenti la disponibilità commerciale della nave, alla pari di quelle sul trasporto, e non in via analogica, come dovrebbe avvenire se si considerasse ai fini della qualificazione la sola prestazione del trasferimento di merci.

Sul piano teorico e sulla base del metodo della tipizzazione, pertanto, si può dire che il regime normativo degli stessi è quello del trasporto quanto alle obbligazioni di custodire, movimentare e trasferire a destinazione il carico, e quello del noleggio quanto alla messa a disposizione della nave, alla sua utilizzazione, alla gestione nautica, agli impedimen-

ti, al corrispettivo, all'allocazione dei costi; con il che, ad esempio, non riceve applicazione la norma sull'irresponsabilità del noleggiante verso il noleggiatore ai sensi dell'art. 393, comma 2, c. nav. ogni qualvolta egli abbia la detenzione del carico e, quindi, la sua custodia.

Avendo riguardo alla struttura e al complesso delle regole che li caratterizzano, sembra preferibile riconoscere che il loro regime normativo è quello fissato dalla libera volontà delle parti, in una materia rimessa alla loro disponibilità, che si esplica in una disciplina di ampio dettaglio, di principio – e salvo il marginale aspetto già evidenziato – non bisognosa del supporto dell'integrazione delle norme codicistiche.

Infatti, non si può tralasciare che il *Barecon 2017* (contratto standard di locazione a scafo nudo) non sempre corrisponde alla locazione codicistica, posto che alla cessione del godimento della nave («*The Owners have agreed to let and the Charterers have agreed to hire the Vessel*»: Parte II, art. 2, comma 1) accede di frequente l'opzione di acquisto (parte IV, opzionale), sicché la ragione giustificativa dello stesso non è più quella tipica del contratto di locazione. Né si può trascurare che i formulari di *time charter* prevedono quale oggetto contrattuale il medesimo del contratto appena menzionato, ossia la concessione della nave («*The Owners let, and the Charterers hire the Vessel*»: *Baltimex 1939 revised 2001*, Parte II, art. 1, e similmente *NYPE 2015*, art. 1, lett. a, e *Gentime*, Parte II, art. 1, lett. a), che sulla base delle altre disposizioni resta tuttavia nella disponibilità nautica dell'armatore; l'articolato novero di obbligazioni concernenti la messa a disposizione della stessa non può essere trascurato per lasciare in evidenza la sola prestazione di trasporto, la quale fra l'altro, anziché formare oggetto di un'obbligazione specifica dell'*Owner*, è presupposta nel regime di responsabilità del medesimo e testualmente legata alla destinazione e all'impiego della nave. E, infine, si deve considerare che anche nei formulari di *voyage charter*, pur pacificamente considerato contratto di trasporto, l'oggetto della prestazione è il viaggio della nave dal porto di caricazione a quello di scaricazione, oltre all'operazione di caricazione e alla riconsegna («*The said Vessel shall [...] proceed to the loading port [...] and there load a full and complete cargo [...] and being so loaded the Vessel shall proceed to the discharging port [...] and there deliver the cargo*»: *Gencon*, Parte II, art. 1); sicché, il compimento del viaggio non può essere del tutto messo da parte, ai fini della valutazione del contratto sul piano giuridico.

Con il che, la rigorosa qualificazione come locazione del *bareboat*

*charter* e come trasporto del *time charter* rischia di disattendere la realtà giuridico-economica dell'operazione voluta dalla parte.

Meglio è, pertanto, dare rilevanza alla libera volontà di queste e applicare al contratto, in via integrativa e meramente eventuale, le norme rispondenti all'operazione stessa e alla comune volontà che la sorregge, e segnatamente: alla locazione, quelle sulla locazione di nave, sulla locazione di diritto comune, sulla locazione finanziaria; al c.d. noleggio, in relazione alle prestazioni, quelle sul trasporto in generale e su quello di carico, sul trasporto di diritto comune, sull'appalto, sul noleggio.

Resta il problema della prescrizione: quello che ha determinato tempo addietro l'orientamento della nostra giurisprudenza a proposito del trasporto multimodale e di parte di essa (con il dissenso della dottrina) a proposito dell'appalto di servizi di trasporto, nel senso dell'applicazione al primo della prescrizione sul contratto di trasporto di diritto comune e al secondo di quella sull'appalto. Considerando la volontà delle parti e sulla base del metodo della combinazione, nel *time charter* (noleggio con finalità di trasporto per viaggi non determinati in un tempo determinato) le obbligazioni concernenti il carico (custodia) debbono ritenersi assoggettate alla prescrizione del contratto di trasporto e quelle concernenti l'utilizzazione della nave, ivi compreso il pagamento del corrispettivo, alla prescrizione del contratto di noleggio.

Ma tutto quanto appena illustrato è destinato a restare, per lo più, a livello tecnico e dogmatico, stante il ruolo centrale della disciplina pattizia e il suo carattere tendenzialmente completo.

Tale carattere rinviene fondamento nella circostanza che i contratti in questione sono di derivazione anglosassone e che nel sistema di *common law*, in assenza di una disciplina legale del contratto idonea a colmare eventuali lacune, sono le parti a dover regolare ogni aspetto del loro rapporto.

Ne deriva che il regime contrattuale sovente si discosta da quello legale che il codice della navigazione dedica al noleggio e al trasporto. In via esemplificativa, il mantenimento della nave in stato di navigabilità (*maintenance*), l'impiego nautico e commerciale di essa (*employment*), la manleva dell'utilizzatore nei confronti dell'armatore (*indemnity*), la responsabilità vettoriale (*carrier's liability*), la facoltà di cancello (*cancellation clause*) e molti altri aspetti ricevono regolazione divergente rispetto a quella codicistica del tipo cui forzatamente e riduttivamente tali contratti vorrebbero essere ricondotti.

Soprattutto, il regime della responsabilità per la custodia e il trasferimento delle merci è strutturato dai contraenti – nella libera determinazione della propria volontà, consentita dal carattere derogabile della disciplina legale nei trasporti per i quali non è stata emessa la polizza di carico – in maniera significativamente diversa rispetto a quello costituente il regime legale del contratto di trasporto.

Altrettanto può dirsi con riferimento al contratto di rimorchio, sia d'altura che portuale: il regime non cogente della responsabilità, delineato dal codice della navigazione agli art. 104 e 105, viene costantemente derogato dalle parti nella contrattazione concreta, basata sui formulari *Towcon* e *Towhire* nel rimorchio d'altura e sui c.d. buoni di rimorchio in quello portuale.

In modo analogo, è la libera volontà dei contraenti che, nella determinazione del contenuto contrattuale, può prescindere dalla prestazione di trasferimento di merci nei casi rari in cui la nave venga utilizzata per operazioni differenti dal trasporto, legate al compimento di attività industriali (posa di cavi o di tubi sottomarini, dragaggio, riparazione o costruzione o installazione di strutture marine o portuali, impiantistica), scientifiche (ricerca oceanica, esplorazione antartica, esplorazione subacquea) o di altro genere (appoggio ad attività *off shore* o ad esercitazioni militari, ecc.).

8. *Proposizioni conclusive* – In sostanziale deviazione rispetto alla sistematica codicistica, allora come ora avulsa dalla realtà operativa, i contratti di utilizzazione della nave possono convenientemente distinguersi in:

- contratti di cessione del godimento della nave, che nel concreto separano dalla figura del proprietario, il quale ha acquistato o fatto costruire la nave o ha finanziato la relativa operazione, quella dell'armatore, il quale la gestisce (*bareboat charter*, locazione), rimessi alla libera negoziazione delle parti, stante la natura dispositiva della normativa legale sulla locazione, che riceve pertanto applicazione limitata e residuale;
- contratti nella navigazione non di linea, aventi ad oggetto una prestazione normalmente di trasporto eseguita a tempo o a viaggio o nelle forme maggiormente complesse via via affioranti nella casistica concreta (*time charter*, *voyage charter*, *volume agreement*, *trip charter*, *consecutive voyage charter*, *slot charter*: contratti tutti

- che possiamo seguitare a chiamare noleggi, in ossequio alla tradizione, ma senza alcun riferimento alla figura codicistica avente tale denominazione), rimessi anch'essi alla libera negoziazione delle parti e alla disciplina pattizia, che, nei remoti casi di lacune e di sottoposizione alla legge italiana, è integrabile con la disciplina legale dispositiva del contratto (trasporto e in parte noleggio) cui possono essere ricondotti l'intero contratto o le singole sue prestazioni;
- contratti concernenti l'organizzazione di servizi di trasporto, o la gestione armatoriale della nave, o attività diverse dal trasporto di cose e generalmente di carattere industriale, formanti oggetto di disciplina pattizia dettagliata e non raccolta in formulari standard, le cui prestazioni sono riconducibili al trasporto, all'appalto e ad altri contratti tipici;
  - contratti la cui essenza può cogliersi nella messa a disposizione della nave per il puro navigare (*Supplytime, Navexcom, Cruiser-voy*), affidati alla libertà contrattuale delle parti e sottoposti, ma solo in via teorica stante il carattere completo della disciplina contrattuale, alla normativa speciale sul noleggio e a quella generale sull'appalto;
  - contratti di trasporto di cose determinate nella navigazione di linea, assoggettati a normativa inderogabile a tutela dell'utente, in relazione ai quali viene emessa la polizza di carico (*contracts of carriage evidenced by bill of lading*);
  - contratti di trasporto di persone, sovente costituenti una componente di un contratto di crociera turistica, assoggettati anch'essi a normativa inderogabile, per le medesime ragioni.

La disciplina legale resta priva di concreta rilevanza quanto ai contratti di cessione del godimento della nave e a quelli nella navigazione non di linea, retti in maniera pressoché esclusiva dalle previsioni contrattuali, da tempo ordinate in formulari standard diffusi a livello internazionale sottoposti alla legge inglese (o degli Stati Uniti d'America), che li hanno strutturati in maniera differente rispetto ad essa; talché, la sua presenza nel codice della navigazione risponde più all'esigenza di completezza sistematica avvertita dal legislatore, che alla necessità o all'opportunità di approntare per gli operatori il regolamento legale dei propri interessi coinvolti nelle operazioni commerciali aventi ad oggetto la nave.



Nel settore aeronautico, gli accordi fra esercenti aerei costituiscono contratti comportanti, in linea di principio, la possibilità per un vettore di utilizzare aeromobili del *partner* commerciale ai fini del trasporto di passeggeri e di merci in relazione ai quali ha stipulato un contratto di trasporto. La loro denominazione si fonda spesso su elementi irrilevanti ai fini della qualificazione (es. la condivisione di codici di volo, costituente un mero dato formale, di fronte alla realtà sostanziale dell'operazione economica e giuridica, consistente nella messa a disposizione di una parte dell'aeromobile al fine del trasporto di persone). Essi sono frutto di autonomia privata e sono assoggettati alla disciplina pattizia, di regola prevalente su quella legale anche quanto alla responsabilità, ferma restando l'applicazione in favore del passeggero e del titolare di carico della normativa inderogabile propria del contratto di trasporto aereo, nei confronti di entrambi gli esercenti coinvolti (che assumono la qualità rispettivamente di vettore contrattuale e di vettore operativo o di fatto).

