



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI GENOVA

**SCUOLA DI SCIENZE SOCIALI
DIPARTIMENTO DI GIURISPRUDENZA**

CORSO DI LAUREA IN GIURISPRUDENZA

Tesi di laurea in Diritto della navigazione

La garanzia per vizi nel contratto di costruzione di nave

Relatore:

Pierangelo Celle

Candidato:

Arianna Ferraro

Anno accademico 2023-2024

*A mamma, papà e Sofia
Ai miei nonni, la mia forza*

Sommario:

ABSTRACT	4
INTRODUZIONE	5
CAPITOLO PRIMO	7
L'AUTONOMIA E SPECIALITÀ DEL DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE	7
1. Perdita di centralità del Codice della Navigazione	13
CAPITOLO SECONDO	18
LA GARANZIA PER VIZI NEL CONTRATTO DI COSTRUZIONE DI NAVE	18
1. La natura della garanzia per vizi nel Diritto Italiano	18
1.1 Vizi palesi e vizi occulti	26
2. La garanzia per vizi nel sistema di Common law	31
3. La garanzia per i vizi nel ambito dei contratti e nelle prassi	35
3.1 I contratti di costruzione usati nella prassi internazionale	35
3.2 Il regime della responsabilità nei contratti di costruzione usati nella prassi internazionale	37
CAPITOLO TERZO.....	40
DECADENZA E PRESCRIZIONE DELLA GRANZIA PER VIZI	40
1. Denuncia e prescrizione nel contratto di appalto (Codice Civile)	40
2. Il regime nel contratto di costruzione di nave (Codice della Navigazione)	43
3. Decadenza e prescrizione nei Contratti di uso internazionale	45
4. L'applicazione giurisprudenziale della disciplina speciale	48
4.1 Il contratto di riparazione di nave.....	51
RINGRAZIAMENTI	58
BIBLIOGRAFIA	60

ABSTRACT

Con il presente lavoro si intende analizzare la garanzia per i vizi nel contratto di costruzione di nave, analizzando come tale disciplina è regolata nel nostro ordinamento, soprattutto come viene disciplinata nel Codice della Navigazione e nel Codice Civile. Inoltre, parlerò di come viene disciplinato il contratto di costruzione di nave, la responsabilità del costruttore, la decadenza e prescrizione nel sistema inglese e nella prassi di uso internazionale.

INTRODUZIONE

Il diritto della navigazione è la materia che mi ha particolarmente interessata in questo percorso di studi, in quanto rappresenta un campo multidisciplinare che interseca diritto commerciale, diritto internazionale e diritto ambientale. Inoltre, l'ambito marittimo mi ha da sempre incuriosita e l'ammirazione per il mare e la sua rilevanza storica e culturale hanno alimentato il mio interesse per il diritto della navigazione. In questa tesi, mi propongo di analizzare in profondità i principali aspetti del diritto della navigazione, esaminando le normative vigenti e le problematiche emergenti.

La presente tesi si propone di analizzare la tematica della garanzia per i vizi nel contratto di costruzione di nave, un argomento di rilevante importanza nel contesto del diritto marittimo. Il settore della costruzione navale è un campo affascinante e dinamico, in cui si intrecciano innovazione tecnologica, esigenze economiche e normative specifiche. La garanzia per i vizi, in particolare, rappresenta un tema cruciale poiché tocca questioni di responsabilità e di tutela in un settore altamente specializzato. Questo argomento mi appassiona poiché evidenzia l'importanza di una corretta regolamentazione e di meccanismi di protezione adeguati. Questo attraverso un'analisi delle normative vigenti nel nostro ordinamento, del sistema inglese e della prassi internazionale.

Il primo capitolo è dedicato all'autonomia e specialità del diritto della navigazione, nello specifico ho analizzato le diverse posizioni dottrinali, in quanto alcuni sostengono che il diritto della navigazione sia un diritto autonomo, altri sostengono che sia un diritto speciale.

Il tema centrale della mia tesi di laurea riguarda la garanzia per i vizi nel Contratto di Costruzione di nave. Nello specifico, il Codice della Navigazione non ha una disciplina speciale che regola il Contratto di Costruzione di nave, ma rimanda all'appalto disciplinato dal Codice Civile. Il Contratto di Costruzione di nave ha come finalità quella di far acquisire la proprietà al soggetto che la ordina, previa una complessa attività consistente nella costruzione della stessa. Il duplice profilo di costruzione-acquisto proprietà pone il quesito se il contratto vada collocato nella fattispecie dell'appalto o se debba essere qualificato come contratto misto¹. Il quesito, sembra essere risolto nel nostro

¹ F. SICCARDI, *Costruzione di nave, La legge, i contratti, le prassi*, Milano, 2021, p. 1 ss.;

ordinamento in favore della prima alternativa per espressa scelta legislativa, ma merita di essere approfondito in quanto la collocazione del contratto nell'ambito dell'appalto non esaurisce tutte le fattispecie. Inoltre, parlerò di come la garanzia dei vizi nel Contratto di Costruzione di nave viene regolato dal sistema inglese, evidenziando che non c'è omogeneità con il nostro ordinamento.

Il secondo argomento di cui parlerò riguarda la decadenza e prescrizione della garanzia per i vizi nel Contratto di Costruzione di nave. Nello specifico analizzerò il rapporto fra l'articolo 240 Cod. Civ.² e l'articolo 1667 Cod. Civ.³., in quanto: da un lato è presente l'articolo 240 del Codice della Navigazione che è la norma speciale che disciplina la responsabilità del Costruttore indicando il termine di prescrizione di due anni dalla consegna dell'opera per far valere tale azione. Dall'altro è presente nel Codice Civile l'articolo 1667 che disciplina la responsabilità dell'Appaltatore imponendo il termine di decadenza di sessanta giorni dalla scoperta di difformità o vizi e il termine di prescrizione di due anni dal giorno della consegna.

Il tema merita di essere approfondito in quanto la norma del Codice Civile e la norma del Codice della Navigazione non sono del tutto sovrapponibili.

L'ultimo argomento riguarda la riparazione di nave, ovvero del caso in cui la norma in tema di costruzione di nave non si applica alla riparazione di nave. La questione è analizzare se è corretta questa soluzione in quanto sono presenti due possibilità, ovvero se applicare per analogia la norma in tema di costruzione ritenendo che la riparazione di nave sia una fattispecie sostanzialmente analoga alla costruzione di nave e quindi bisognerebbe applicare l'analogia. Oppure, visto che il Contratto di Costruzione di nave non è previsto dal Codice della Navigazione non si può applicare analogicamente una norma relativa ad un altro contratto, quindi bisogna applicare soltanto le norme sull'appalto disciplinate dal Codice Civile. Sul tema si è espressa la giurisprudenza con la sentenza della Corte d'Appello di Messina⁴ che necessita di essere analizzata e approfondita.

² Art. 240 Cod. nav. Responsabilità del costruttore “ *L'azione di responsabilità contro il costruttore per le difformità ed i vizi occulti si prescrive col decorso di due anni dalla consegna dell'opera. 2. Il committente che sia convenuto per il pagamento può sempre far valere la garanzia, purchè abbia entro il predetto termine denunciata la difformità o il vizio*”.

³ Art. 1667 comma 2 Cod. Civ. Difformità e vizi dell'opera “ *Il committente deve, a pena di decadenza, denunciare all'appaltatore le difformità o i vizi entro sessanta giorni dalla scoperta. La denuncia non è necessaria se l'appaltatore ha riconosciuto le difformità o i vizi o se li ha occultati*”

⁴ Corte Appello Messina sez. I, 7 febbraio 2023, n. 94, *Cl. Ar. c. SA.CA. E CO.*, in *Dejure*

CAPITOLO PRIMO

AUTONOMIA E SPECILITA' NEL DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE

Il diritto della navigazione è quella parte dell'ordinamento giuridico che si riferisce al fenomeno della navigazione per mare, per acque interne e per aria⁵. La materia della navigazione, per acqua e per aria, è disciplinata in Italia unitariamente nell'ambito del Codice della Navigazione, che entrò in vigore nel 1942⁶.

Il diritto marittimo è sorto come diritto uniforme per l'esigenza di assicurare l'approvazione di una unica normativa ai traffici che si svolgevano in una determinata regione. Il diritto marittimo si è sviluppato in un modo totalmente autonomo dal diritto comune nazionale. Il lavoro di unificazione è stato lento e difficile perché è stato contrastato dalla resistenza nazionalistica dei paesi marittimi, che non volevano rinunciare alla loro normativa, molto spesso cristallizzata in un codice. Il principio della disciplina unitaria del diritto marittimo e aereonautico è stato accolto nel Codice della Navigazione, in quanto l'autonomia del diritto della navigazione ha trovato la sua espressione nella disciplina unitaria nel codice del diritto pubblico, privato, processuale, penale e nella gerarchia delle fonti adottate nel articolo 1 Cod. Nav. che privilegia gli usi e l'interpretazione rispetto al diritto civile⁷.

Il diritto della navigazione concerne il complesso dei rapporti economici e sociali che dà luogo tale fenomeno. L'oggetto di questo ramo del diritto è stato individuato nel senso del trasporto, nella sua duplice accezione di trasporto in senso commerciale che concentra il trasferimento di persone o cose da un luogo all'altro, e di trasporto in senso tecnico che comprende sia il trasporto commerciale sia ogni altro movimento per acqua o per aria. Il fulcro dell'oggetto del diritto della navigazione è definito come quell'attività organizzata, inerente all'impiego della nave e dell'aeromobile, rivolta al soddisfacimento di un bisogno proprio dell'esercitante. Oggetto del diritto della navigazione è dunque la materia relativa all'esercizio cui sono da aggiungere quegli aspetti che ne costituiscono il presupposto specifico, come il contratto di locazione di nave o il lavoro portuale⁸.

⁵ A. LEFEBVRE D'OVIDIO - G. PESCATORE - L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2022, XII ed, p. 3;

⁶ S. ZUNARELLI, MICHELE M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, I, Milano, 2020, IV ed, p. 53;

⁷ F. BERLINGIERI in *Rivista Digesto delle discipline privatistiche*, sezione commerciale, p.647 ss;

⁸ A. LEFEBVRE D'OVIDIO - G. PESCATORE - L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2022, XII ed, p. 4 ss.;

Sono presenti diverse posizioni dottrinali sulle caratteristiche del diritto della navigazione, in quanto alcuni sostengono che il diritto della navigazione sia autonomo⁹, altri sostengono che sia speciale¹⁰. I principali sostenitori dell'autonomia del diritto della navigazione sono Antonio Scialoja, Gabriele Pescatore e Stefano Zunarelli.

Antonio Scialoja è il fondatore e il principale esponente della Scuola Classica napoletana che rivendicava l'autonomia, unitarietà e specialità del diritto della navigazione. In oltre, detta scuola evidenziava, peraltro, il ruolo particolarmente accentuato del diritto vivente rispetto al diritto codificato, questo per il rilievo assunto dal fatto tecnico della navigazione del trasporto¹¹. Si tratta di una disciplina, quella della navigazione, la cui autonomia trova giustificazione nella propria essenza in un tradizionale particolarismo giuridico, ma soprattutto all'influenza dei diritti stranieri e al continuo impatto delle leggi straniere di diritto uniforme. Nello specifico Scialoja formulò un programma per l'impostazione di un nuovo sistema volto a dare unità ed autonomia al diritto della navigazione, sia da un punto di vista scientifico che legislativo¹². Secondo Scialoja, il fondamento della disciplina unitaria della navigazione marittima, interna e aerea va ricercato nella somiglianza di esigenze di carattere giuridico proprie degli spazi in cui si esplica l'attività e agiscono i mezzi per realizzarla. Secondo tale principio, si afferma l'autonomia del diritto della navigazione, in quanto tutte le norme attinenti alla navigazione formano un sistema a sé, da inquadrare come parte integrante, ma distinta, nel sistema generale del diritto. In oltre, l'autonomia trae vigore e si consolida col ruolo preminente che nella materia assume il diritto vivente, sia nell'interpretare la legge scritta già presente, sia nella nuova sistemazione legislativa¹³.

In generale, si parla di autonomia della materia quando ogni branca della scienza, anche nel campo giuridico, deve verificare i limiti del proprio oggetto, soprattutto in relazione ad altre scienze affini. In altri termini, solo quando siano ravvisabili nella scienza tratti

⁹ ANTONIO SCIALOJA in *Sistema del diritto della navigazione*, I, Roma, 1933, III ed.; STEFANO ZUNARELLI, MICHELE M. COMENALE PINTO in *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, I, Milano, 2020, IV ed.; ANTONIO LEFEBVRE D'OIDIO, GABRIELE PESCATORE, LEOPOLDO TULLIO in *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2022, XII ed.;

¹⁰ GIORGIO RIGHETTI in *Trattato di diritto marittimo*, I, tomo I, Milano, 1987; FRANCESCO BERLINGIERI in *Rivista Digesto delle discipline privatistiche*, sezione commerciale, diritto marittimo, Torino, 1989; SERGIO M. CARBONE, PIERANGELO CELLE, MARCO LOPEZ DE GONZALO in *Il diritto marittimo, Attraverso i casi e le clausole contrattuali*, Torino, 2024;

¹¹ S. ZUNARELLI, MICHELE M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, I, Milano, 2020, IV ed, p. 54;

¹² G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, I, tomo I, Milano, 1987, p. 2;

¹³ A. LEFEBVRE D'OIDIO - G. PESCATORE - L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2022, XII ed., p. 24;

peculiari che giustificano determinate estrinsecazioni teoriche o originali applicazioni. Nello specifico, i tratti caratteristici sono spesso il prodotto di progressi indagini sperimentali che hanno portato alla formulazione di determinati principi dogmatici la cui applicazione nella pratica è divenuta tradizionale. Nel campo giuridico questo processo si attua mediante la creazione di determinati istituti nei quali assumono particolari aspetti della realtà delle attività umane e dei rapporti intercorrenti tra gli uomini o tra gli uomini e le *res*, mediante la regolamentazione della norma giuridica. Ebbene, in questi termini relativi si può parlare di autonomia della materia¹⁴.

L'autonomia del diritto della navigazione è stata invocata sotto una pluralità di profili legislativa, scientifica, didattica e giuridica¹⁵. L'autonomia legislativa viene affermata positivamente dal legislatore nell' articolo 1 Cod. Nav.¹⁶ In sede storica, l'autonomia legislativa del diritto della navigazione che si è affermata quando il diritto commerciale ha perduto la sua autonomia in quanto è stato "assorbito" dal codice civile. Questo assorbimento è stato connesso alla tendenza del diritto speciale di espandersi fuori dal loro ambito di applicazione e, dall'altro lato, alla tendenza del diritto generale ad assorbire istituti che sono sorti sotto la di particolari esigenze, ma che poi si sono rivelati capaci di una più ampia applicazione¹⁷.

In oltre, il diritto della navigazione ha un autonomia scientifica e didattica, che riguarda l'idoneità a costruire un campo di speculazione e di insegnamento distinto¹⁸. L'autonomia scientifica è connessa allo studio specifico dei problemi che derivano dalla materia della navigazione¹⁹.

Per concludere, l'autonomia giuridica è la possibilità di individuare un sistema normativo a sé, sia pure da inquadrare nell'ordinamento giuridico²⁰. È bene precisare che, l'autonomia legislativa presuppone l'autonomia giuridica. Nello specifico, l'autonomia legislativa si verifica quando nell'ordinamento giuridico si determina una particolare

¹⁴ G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, I, tomo I, Milano, 1987, p. 1;

¹⁵ S. ZUNARELLI, MICHELE M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*; A. LEFEBVRE D'OVIDIO - G. PESCATORE - L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, I, Milano, 2020, IV ed, p. 5;

¹⁶ S. ZUNARELLI, MICHELE M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, I, Milano, 2020, IV ed, p. 54;

¹⁷ A. LEFEBVRE D'OVIDIO - G. PESCATORE - L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2022, XII ed, p. 5;

¹⁸ S. ZUNARELLI, MICHELE M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, I, Milano, 2020, IV ed, p. 54

¹⁹ A. LEFEBVRE D'OVIDIO - G. PESCATORE - L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2022, XII ed, p. 6;

²⁰ S. ZUNARELLI, MICHELE M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, I, Milano, 2020, IV ed, p. 54;

disciplina dotata di propri principi speciali, come avviene per il diritto della navigazione. Il diritto autonomo non richiede che le norme o gli istituti propri trovino riscontro nell'ordinamento in generale, si pensi ad esempio all'avaria comune o al soccorso, che sono propri della materia della navigazione e dei quali non si può parlare di specialità. La disciplina dell'autonomia del diritto della navigazione è caratterizzata dal concorso di elementi pubblicistici, privatistici e internazionalistici che hanno un'impronta particolare nella materia della navigazione. I sostenitori dell'autonomia del diritto della navigazione sostengono che, questa confluenza di elementi privatistici, pubblicistici e internazionalistici non consente di concepire il diritto della navigazione come una branca speciale del diritto privato o pubblico o internazionale, in quanto si tratta di un settore del diritto che ha una connotazione singolare con principi propri, che fa acquistare un proprio e distinto ruolo all'interno dell'ordinamento giuridico e non consente di concepire il diritto della navigazione come una branca speciale²¹.

I sostenitori dell'autonomia del diritto della navigazione ritengono che tale autonomia sia individuata dallo stesso Codice del Diritto della Navigazione all'articolo 1, in quanto dà valore prevalente alle fonti proprie della materia. Infatti, l'articolo 1 Cod. Nav.²² stabilisce che, in materia di navigazione si applicano il codice della navigazione, le leggi, i regolamenti, le norme corporative e gli usi, nel caso in cui queste fonti non siano suscettibili di applicazione, né diretta né analogica, si applica il diritto generale. In altri termini, l'integrazione normativa attraverso il diritto generale si esplica dopo l'esaurimento del ricorso a tutte le fonti proprie della navigazione ed ai principi speciali tramite l'analogia. Questo è appunto, espressione dell'autonomia giuridica del diritto della navigazione rispetto all'ordinamento generale²³.

²¹ A. LEFEBVRE D'OVIDIO - G. PESCATORE - L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2022, XII ed, p. 6 ss.;

²² Art. 1 Fonti del diritto della navigazione *“In materia di navigazione, marittima, interna ed aerea, si applicano il presente codice, le leggi, i regolamenti, le norme corporative e gli usi ad essa relativi. Ove manchino disposizioni del diritto della navigazione e non ve ne siano di applicabili per analogia, si applica il diritto civile”*.

²³ A. LEFEBVRE D'OVIDIO - G. PESCATORE - L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2022, XII ed, p. 10;

In fine, è bene precisare che, i sostenitori dell'autonomia²⁴ del diritto della navigazione affermano che, l'autonomia non implica il disconoscimento dell'unità dell'ordinamento giuridico e il richiamo delle regole generali²⁵.

Tuttavia, parte della dottrina²⁶ contesta l'autonomia del diritto della navigazione ritenendo che sia, in realtà, un diritto speciale. Parlando in termini generali, il fenomeno della specialità si manifesta ogni qualvolta vi sia separazione sistematica di strumenti normativi, e non semplici integrazioni o modifiche al diritto comune mediante testi particolari²⁷. Una disciplina speciale sorge quando l'assetto normativo fondato sulla disciplina generale non sia sufficiente ad adattarsi alle peculiarità di una certa materia e determini la necessità di un diverso e più adeguato sistema normativo. Quando tale necessità nasce un complesso di norme caratterizzato da presupposti e da esigenze proprie si realizza un complesso organico detto diritto speciale, che deve essere inquadrato nel sistema generale. Pertanto, il diritto della navigazione deve considerarsi un diritto speciale rispetto al diritto generale, in quanto la materia della navigazione è disciplinata attraverso un complesso organico di norme coordinate, che si colloca in una posizione speciale rispetto alla disciplina generale²⁸.

Nello specifico, ciò che costituisce un sistema speciale è la capacità potenziale di autoregolamentarsi e di auto integrarsi in caso di lacuna. Tale potenzialità si ravvisa in relazione agli strumenti dell'*analogia legis*, ovvero il ricorso alle norme affini che fanno parte dello stesso *corpus*, o meglio alla *ratio* sovrastante che accomuna e disciplina la fattispecie simile mancante di regolamento specifico²⁹. Infatti, quando si verifica tale mancanza non resta che il ricorso ai principi generali dell'ordinamento giuridico dello stato. È bene precisare che, una normativa speciale può essere funzionalmente autonoma, in tutto o in parte, oppure no. Una differenza intrinseca tra la portata della autonomia funzionale e quella della specialità consiste nel fatto che, l'autonomia va identificata in

²⁴ ANTONIO SCIALOJA in *Sistema del diritto della navigazione*, I, Roma, 1933, III ed.; STEFANO ZUNARELLI, MICHELE M. COMENALE PINTO in *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, I, Milano, 2020, IV ed.; ANTONIO LEFEBVRE D'OVIDIO, GABRIELE PESCATORE, LEOPOLDO TULLIO in *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2022, XII ed.;

²⁵ S. ZUNARELLI, MICHELE M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, I, Milano, 2020, IV ed, p. 54;

²⁶ GIORGIO RIGHETTI in *Trattato di diritto marittimo*, I, tomo I, Milano, 1987; FRANCESCO BERLINGIERI in *Rivista Digesto delle discipline privatistiche*, sezione commerciale, diritto marittimo, Torino, 1989; SERGIO M. CARBONE, PIERANGELO CELLE, MARCO LOPEZ DE GONZALO in *Il diritto marittimo, Attraverso i casi e le clausole contrattuali*, Torino, 2024;

²⁷ G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, I, tomo I, Milano, 1987, p. 1;

²⁸ A. LEFEBVRE D'OVIDIO - G. PESCATORE - L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2022, XII ed., p. 5;

²⁹ G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, I, tomo I, Milano, 1987, p. 8;

un complesso normativo oggetto di una peculiare considerazione da parte del legislatore che lo munisce della dote dell'auto integrazione e viene a costituire un corpo autonomo di norme rispetto al corpo generale del diritto positivo. Mentre la specialità va riferita alle singole norme, ovvero ad ogni singola norma che sia inserita in uno strumento normativo sistematicamente separato dal diritto comune³⁰.

Emerge che tra specialità normativa e autonomia funzionale ci può essere una correlazione quando la specialità si riflette su un complesso autosufficiente di norme. Tuttavia, nel caso in cui non si verifica l'autosufficienza la correlazione tra specialità normativa e autonomia funzionale viene meno. Ogni norma speciale può dispiegare una propria funzionalità ai fini dell'auto integrazione del corpus di cui fa parte, tuttavia resta speciale per via di tale appartenenza³¹.

Dal punto di vista sistematico la specialità può importare un certo grado di autonomia funzionale della materia regolata in un testo sostanzialmente autosufficiente rispetto alla normativa di un diritto comune. Dal punto di vista scientifico il diritto speciale si contrappone al diritto comune sotto l'aspetto evolutivistico.

La nozione di diritto speciale trova la sua ragion d'essere nella concezione stessa del diritto come elemento della stessa struttura istituzionale che tende a perseguire uno scopo. Questo si atteggia diversamente nel diritto generale e nel diritto speciale, in quanto quest'ultimo è uno strumento per il conseguimento del fine di un'entità istituzionale che la medesima non potrebbe raggiungere con la normativa generale. Spesso il diritto speciale ha una funzione di antesignano rispetto all'evoluzione del diritto comune. Dunque, l'autonomia scientifica di una branca del diritto non deve essere confusa con i connotati della specialità. Infatti, si rileva una branca del diritto autonoma quando ci si trova di fronte ad un complesso di norme che regolano determinati rapporti sociali e che risultano improntati a determinati principi che risultano diversi dai principi generali dell'ordinamento³².

Concludendo, vi sono delle materie che sono autonome dal punto di vista scientifico, vi sono altre materie che sono autonome e speciali, come il diritto della navigazione.

Il problema dell'autonomia e della specialità del diritto della navigazione è connesso alla particolare struttura della materia codificata, ed è condizionato dalla verifica dei limiti della specialità, che è indiscussa. Tuttavia, ci deve seguire un'altra verifica, ovvero quella

³⁰ G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, I, tomo I, Milano, 1987, p. 8 ss.;

³¹ G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, I, tomo I, Milano, 1987, p. 8 ss.;

³² G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, I, tomo I, Milano, 1987, p. 11;

della corrispondenza tra l'ampiezza del corpus legislativo e i confini della materia sul piano scientifico. In oltre, Dante Gaeta³³ ritiene che l'autonomia non può essere assoluta, perché nessun ramo del diritto può considerarsi del tutto autonomo.

Quindi, per affermare l'autonomia scientifica non ci si deve riferire esclusivamente all'attuale sistemazione legislativa della materia di una branca del diritto, ma bisogna esplorare il contenuto dell'oggetto, per riscontrare la sussistenza delle caratteristiche e per delimitarne i confini. A tal proposito è bene riportare la visione di Dominedò³⁴ che punta sulla concezione del diritto speciale come categoria storica piuttosto che come categoria logica e definisce l'autonomia in senso relativo³⁵.

Per concludere, l'autonomia del diritto della navigazione deve essere intesa come volta a valorizzare la specialità del diritto della navigazione di cui non si può fare a meno di tener conto in occasione della sua applicazione³⁶.

1. Perdita di centralità del Codice della Navigazione

Dall'articolo 1 Cod. Nav³⁷. emerge la necessità di applicare ed integrare le norme del Codice della navigazione tendo conto, oltre alle disposizioni di diritto civile e di diritto pubblico, anche del diritto internazionale ed europeo³⁸. Lo stesso Codice della Navigazione chiarisce il senso e i limiti della sua specialità e richiama le norme di diritto comune ad integrazione della specifica disciplina. Il Codice risulta, dunque, inadeguato in quanto si ravvisa una insoddisfazione della pratica. Questa insoddisfazione è dettata dal fatto che, il Codice della Navigazione necessita di integrazione da parte delle normative internazionali di diritto uniforme, esiti giurisprudenziali ed altri atti rilevanti in ambito internazionale³⁹.

Il Codice della Navigazione fin dalla sua emanazione è sempre stato definito come un vero e proprio sistema autonomo dotato di propri principi, lo stesso Antonio Scialoja, principale artefice della codificazione, sosteneva l'autonomia del sistema. Tuttavia, tale impostazione non è realistica e viene superata dal fatto che, il Codice necessita di essere

³³ GAETA in *Spunti sull'autonomia dei diritti speciali*, cit., p. 146;

³⁴ DOMINEDÒ, *Saggi di diritto della navigazione*, Padova, 1951, p. 75;

³⁵ G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, I, tomo I, Milano, 1987, p. 12 ss.;

³⁶ S.M. CARBONE, P. CELLE, M. LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo, Attraverso i casi e le clausole contrattuali*, Torino, 2024, XI ed., p. 4.

³⁷ Art. 1 Fonti del diritto della navigazione "In materia di navigazione, marittima, interna ed aerea, si applicano il presente codice, le leggi, i regolamenti, le norme corporative e gli usi ad essa relativi. Ove manchino disposizioni del diritto della navigazione e non ve ne siano di applicabili per analogia, si applica il diritto civile".

³⁸ G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, parte I, tomo I, Milano, 1987;

³⁹ S.M. CARBONE, CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo, Attraverso i casi e le clausole contrattuali*, p. 3;

affiancato da altre discipline giuridiche. Infatti, risulta con certezza la necessità di integrare le norme del Codice della Navigazione tenendo conto delle disposizioni di diritto civile, delle norme e dei principi di diritto pubblico, del diritto internazionale ed europeo sempre più direttamente applicabile anche ai rapporti di diritto marittimo⁴⁰.

In oltre, Francesco Berlingieri analizza il carattere dell'unitarietà del diritto della navigazione ritenendo che, il carattere nazionale del diritto marittimo e aeronautico, che costituiva uno dei punti del programma di Scialoja, non ha trovato una concreta espressione nel Codice, la cui normativa si è adeguata a quella uniforme. In oltre, secondo questa impostazione Berlingieri sostiene che, nel quadro della crescente tendenza verso l'uniformità internazionale del diritto marittimo le nozioni di specialità e autonomia della materia vanno riviste sotto una luce diversa. Affinché il diritto sia veramente uniforme occorre non solo l'identità della normativa, ma anche l'identità della sua interpretazione. La norma uniforme non deve perdere la sua identità una volta entrata a far parte dell'ordinamento degli Stati contraenti, essa deve essere interpretata secondo i criteri propri dell'interpretazione dei trattati. Quindi, le norme uniformi costituiscono un sistema a sé stante, se vogliono assicurare la reale uniformità. Berlingieri ritiene che, le norme uniformi si pongono al di fuori e al di sopra del Codice della Navigazione e non sono soggette alle regole poste dal articolo 1 Cod. Nav⁴¹.

Emerge che, la caratteristica fondamentale dell'autonomia del diritto della navigazione, definita dalla Scuola napoletana, viene messa in discussione. In oltre, parte delle norme del Codice ridimensionano l'autonomia funzionale, fino a mettere in discussione l'autonomia scientifica di tutto diritto marittimo qualificandola come un modo descrittivo di una specializzazione⁴².

Il diritto della navigazione si pone come speciale o particolare rispetto alla disciplina di diritto civile o commerciale, fino a riscontrare anche parziali deroghe agli stessi principi generali. Si è definito un complesso organico di istituti e rapporti collegati per la loro comune formulazione rivolte a soddisfare le specifiche esigenze. In tal modo, si esclude che l'elaborazione nazionale di tale normativa operata dal Codice della Navigazione possa essere considerata completa ed esclusiva⁴³.

⁴⁰S.M CARBONE, CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo, Attraverso i casi e le clausole contrattuali*, p. 4;

⁴¹ F. BERLINGIERI in *Rivista Digesto delle discipline privatistiche*, sezione commerciale, p.647 ss;

⁴² G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, parte I, tomo I, Milano, 1987, p. 48;

⁴³ S.M CARBONE, CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo, Attraverso i casi e le clausole contrattuali*, p. 4;

Per tanto, si definisce una perdita di centralità del Codice della Navigazione. L'autonomia del sistema normativo del Codice risulta un'espressione che non vuole negare i collegamenti con le norme di diritto comune e le specifiche caratteristiche del diritto internazionale uniforme. Dunque, l'autonomia deve essere interpretata come volta a valorizzare la specialità del diritto della navigazione. Si assiste, quindi, ad un'evoluzione della rivendicata autonomia di questa materia. In molti casi, è lo stesso Codice a chiarire i limiti della sua specialità, in quanto richiama espressamente le norme di diritto comune ad integrazione della specifica disciplina in caso prevista⁴⁴.

A tal proposito, un esempio è l'articolo 241 Cod. Nav.⁴⁵ che dispone al contratto di costruzione di nave si applicano le norme che regolano il contratto d'appalto⁴⁶. Quando la costruzione è intrapresa da un soggetto che si avvale di un'organizzazione di mezzi produttivi in forma d'impresa il contratto di costruzione di nave rientra nella fattispecie del contratto di appalto⁴⁷. È bene precisare che la nave in costruzione è un'entità giuridica e ha una propria consistenza, infatti è presa in considerazione dal diritto come un processo di sviluppo che sfocerà nel realizzare la nave completa in senso tecnico. In tema di acquisto della proprietà della nave è presente una lacuna, in quanto né il diritto comune in tema di appalto, né il diritto speciale in tema di costruzione di nave disciplinano il momento dell'acquisto della proprietà da parte del committente. Pertanto il diritto comune e il diritto speciale fanno riferimento ai rispettivi principi generali e alle particolarità del diritto speciale al fine di regolare la fattispecie⁴⁸. In conclusione, la specificazione prescinde da ogni rapporto negoziale, ma è pur vero che si possa far riferimento per l'applicazione dei principi generali.

Il caso della costruzione di nave è un esempio di come nella disciplina prevista dal codice della navigazione manchino le caratteristiche di autonomia e completezza, questo è dimostrato dalla necessaria integrazione ed interpretazione alla luce di quanto previsto dalle norme di diritto comune ed in particolare di quelle appratenti al diritto civile⁴⁹.

⁴⁴ S.M. CARBONE, CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo, Attraverso i casi e le clausole contrattuali*, p. 3 ss;

⁴⁵ Art. 241 Cod. Nav. Norme applicabili al contratto di costruzione *"Per quanto non è disposto dal presente capo, al contratto di costruzione si applicano le norme che regolano il contratto di appalto"*.

⁴⁶ S.M. CARBONE, CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo, Attraverso i casi e le clausole contrattuali*, p. 5;

⁴⁷ Art. 1655 Cod. Civ. Nozione *"L'appalto è il contratto col quale una parte assume, con organizzazione dei mezzi necessari e con gestione a proprio rischio, il compimento di un'opera o di un servizio verso un corrispettivo in danaro"*.

⁴⁸ RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo*, Milano, 1997, I, Tomo II, p. 1176 ss.;

⁴⁹ S.M. CARBONE, CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo, Attraverso i casi e le clausole contrattuali*, p. 5;

Un altro esempio di richiamo alla disciplina comune da parte del codice della navigazione è quanto dispone l'articolo 1680 Cod. Nav.⁵⁰, in quanto estende gli effetti delle norme del codice civile in materia trasporto anche ai trasporti marittimi ed aerei in quanto non derogate dal codice della navigazione e dalle leggi speciali. Analoghe considerazioni possono essere fatte, sulla base dell'articolo 1885 Cod. Nav.⁵¹, a proposito della disciplina delle assicurazioni marittime. In merito al quale la giurisprudenza⁵² ha affermato l'integrazione e l'inquadramento del codice della navigazione nell'ambito delle norme del codice civile. Questo viene riscontrato in una sentenza della Cassazione dove si afferma che, la disciplina dell'assicurazione marittima *“trova i suoi presupposti e le necessarie premesse nella normativa dettata in tema di assicurazione, dal codice civile”*⁵³.

L'articolo 1680 e 1885 del Codice della Navigazione sono norme di collegamento⁵⁴. Entrambe le norme stabiliscono che i due tipi contrattuali del trasporto e dell'assicurazione sono disciplinati dalle presenti norme del Codice Civile nel caso in cui non trovano applicazione le disposizioni del Codice della Navigazione o le leggi speciali. In oltre, entrambe le norme confermano il principio della prevalenza delle norme speciali e del criterio di specialità della materia della navigazione⁵⁵.

È evidente come la sistematica delle fonti del diritto della navigazione descritta nell'articolo 1 Cod. Nav. debba essere ampiamente rivista in un'ottica volta a ridurre, piuttosto che ad enfatizzare, la centralità del Codice. La perdita di centralità del Codice della Navigazione risulta accentuata dal proliferare di una serie di leggi speciali che risultano provviste di propri criteri. Tali leggi speciali che si riscontrano nel settore marittimo⁵⁶ non si pongono a fianco del Codice della Navigazione integrandone i contenuti, ma lo svuotano degli aspetti più significativi, in oltre riducono la portata del

⁵⁰ Art. 1680 Cod. Civ. Limiti di applicabilità delle norme *“Le disposizioni di questo capo si applicano anche ai trasporti per via d'acqua o per via d'aria e a quelli ferroviari e postali, in quanto non siano derogate dal codice della navigazione e dalle leggi speciali”*.

⁵¹ Art. 1885 Cod. Civ. Assicurazioni contro i rischi della navigazione *“Le assicurazioni contro i rischi della navigazione sono disciplinate dalle norme del presente capo per quanto non è regolato dal codice della navigazione”*

⁵² Cass. 18 settembre 1961 n. 2033

⁵³ S. M. CARBONE, CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo, Attraverso i casi e le clausole contrattuali*, p. 5;

⁵⁴ ZUNARELLI S., MICHELE M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, p.78 ss.;

⁵⁵ ZUNARELLI S., MICHELE M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, p.78 ss.;

⁵⁶ Ad esempio la legge speciale sulla navigazione da diporto, sulla difesa del mare, sulla disciplina portuale e sul raccomandatario marittimo

Codice e confermano la difficoltà di trovare principi comuni a tutto il diritto della navigazione. Avviene una progressiva “decodificazione” del diritto della navigazione, ne risulta un sistema caratterizzato da una pluralità di fonti che incidono, con diverse modalità ed effetti, sulla disciplina dei rapporti marittimi. Infatti, quello del diritto marittimo è un “polisistema” nel quale si iscrivono molteplici “microsistemi” relativi a particolari situazioni e rapporti. In tale ambito, il Codice della Navigazione coesiste con le leggi speciali e con le normative di diritto internazionale uniforme, precisando che, quest’ultime riducono la portata del Codice della Navigazione⁵⁷. L’ampliamento dell’ambito di applicazione delle convenzioni internazionali porta alla conseguenza della riduzione dell’importanza del Codice e dell’aumento dell’importanza delle leggi speciali di esecuzione⁵⁸.

Emerge che, il Codice della Navigazione non può essere inteso come il momento centrale e un punto di riferimento normativo ed esclusivo della disciplina dei trasporti marittimi. Infatti, si realizza un vero e proprio “polisistema” in cui si iscrivono discipline specifiche dei vari fenomeni relativi alla navigazione marittima⁵⁹.

Per concludere, dopo aver analizzato le varie posizioni dottrinali, che sono divise tra chi, come Antonio Scialoja, Stefano Zunarelli e Gabriele Pescatore, sostiene che il diritto della navigazione sia “autonomo” e chi, come Giorgio Righetti Sergio Carbone e Francesco Berlingieri sostiene che sia “speciale”, la giurisprudenza propende per questa seconda tesi. Questo, dimostrato dalla sentenza della Corte d’Appello di Messina che ha escluso di poter applicare per analogia la norma speciale del contratto di costruzione di nave al contratto di riparazione, applicando la norma generale del Codice Civile in tema di appalto. La sentenza della Corte D’Appello di Messina⁶⁰ verrà analizzata nello specifico più avanti nella mia tesi di laurea, in quanto è un tema molto dibattuto sia dalla giurisprudenza sia dalla dottrina e che necessita di essere approfondito.

⁵⁷ S. M. CARBONE, CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo, Attraverso i casi e le clausole contrattuali*, p. 7;

⁵⁸ F. BERLINGIERI in *Rivista Digesto delle discipline privatistiche*, sezione commerciale, p.647 ss;

⁵⁹ S. M. CARBONE, CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo, Attraverso i casi e le clausole contrattuali*, p. 7;

⁶⁰ Corte Appello Messina sez. I, 7 febbraio 2023, n. 94, in *Dejure*;

CAPITOLO SECONDO

LA GARANZIA PER VIZI NEL CONTRATTO DI COSTRUZIONE DI NAVE

1. La natura della garanzia per vizi nel Diritto italiano

Con il presente capitolo si intende analizzare la garanzia per i vizi nel Contratto di Costruzione di nave. Il tema in questione è uno dei più discussi nella dottrina civilistica generale, soprattutto si discute quale sia la natura della garanzia. Le condizioni contrattuali diffuse nella pratica identificano la garanzia per vizi nel Cantiere Costruttore, ma non sono del tutto sovrapponibili alla garanzia per vizi come prevista nel nostro Codice Civile. Il codice della navigazione non ha una disciplina speciale della costruzione, ma rimanda al contratto d'appalto secondo l'articolo 1655 del Codice Civile⁶¹.

Il Contratto di Costruzione di Nave ha come finalità quella di far acquisire la proprietà al soggetto che la ordina, il che comporta una complessa attività di costruzione della stessa. Il Contratto di Costruzione di Nave presenta un duplice profilo, ovvero la costruzione e l'acquisto della proprietà. Questo duplice profilo pone il quesito se il Contratto di Costruzione di Nave vada collocato nella fattispecie dell'appalto, oppure se debba essere qualificato come un contratto misto⁶². Il quesito sembra risolto dalla dottrina a favore della tesi secondo cui il Contratto di Costruzione di Nave sia collocato nel contratto dell'appalto, tuttavia non esaurisce tutte le fattispecie. A tal proposito dottrina e giurisprudenza si sono soffermati sulla tematica analizzando il contratto d'appalto.

Partendo da un inquadramento teorico del contratto d'appalto è bene precisare che l'appalto è un tipo contrattuale, in quanto è regolato da precise disposizioni del Codice Civile. Il "tipo contrattuale" può essere inteso sia come modello di disciplina, sia come regime di tipicità, in quanto l'accordo non produce effetti se non rientra in una figura specificamente prevista dall'ordinamento⁶³. Il contratto d'appalto può essere individuato come un "modello di disciplina", ovvero un esempio a cui fare riferimento liberamente, come nel caso in questione in cui il Contratto di Costruzione di Nave viene collocato nel contratto d'appalto. Tuttavia, le parti ricorrono a questo tipo contrattuale troppo

⁶¹ Art. 1655 Cod. Civ. Verifica e pagamento dell'opera *“il contratto con il quale una parte assume, son organizzazione dei mezzi necessari e con la gestione a proprio rischio, il compimento di un'opera o di un servizio verso il corrispettivo in denaro”*.

⁶² F. SICCARDI, *Costruzione di nave, La legge, i contratti, le prassi*, Milano, 2021, p. 25 ss;

⁶³ R. PENNETTA, *Il contratto di appalto*, Torino, 2016, p. 4 ss;

frequentemente, enfatizzando e spesso fraintendendo il significato. Il nostro ordinamento è caratterizzato da un sistema contrattuale misto, in cui i contratti tipici e i contratti atipici coesistono su un piano di tendenziale parità⁶⁴. Si è in presenza di un contratto d'appalto o d'opera se l'oggetto effettivo e prevalente dell'obbligazione assunta dal produttore è la realizzazione di un *opus unicum*. Sulla base di questi orientamenti la dottrina marittimistica è orientata nel ritenere che il Contratto di Costruzione di Nave rientri nella fattispecie dell'appalto. Il legislatore nel dettare norme sulla costruzione di nave all'articolo 241 del Codice della Navigazione stabilisce '*per quanto non è disposto nel presente capo, al contratto di costruzione si applicano le norme che regolano il contratto d'appalto*'.⁶⁵ La scelta ha una precisa ragione, in quanto nell'ordinare una nave ad un Cantiere, l'Armatore persegue lo scopo di ottenere la proprietà del bene come ne ha fatto richiesta, ovvero deve corrispondere alle dimensioni, struttura, equipaggiamenti e caratteristiche richiesti⁶⁶.

Tuttavia, l'inquadramento nella categoria del contratto d'appalto non esclude che si possono incontrare fattispecie suggeriscono di dispartirsene. Va precisato che, non sempre il rapporto tra Cantiere e Cliente integra un contratto d'appalto, essendo possibile che il negozio consista in una vendita di cosa futura. La tesi tradizionale secondo cui il Cantiere non si limita ad un facere, ma fornisce anche i materiali, comporta che si avrebbe contratto di vendita di cosa futura tutte le volte in cui la costruzione sia stata intrapresa per conto proprio del Cantiere prescindendo dall'ordinazione⁶⁷.

Si deduce che l'obbligazione dell'Appaltatore è considerata di risultato, tale caratteristica discende dalla *locatio operis* di trattazione romanistica, anche se nel tempo ha registrato un forte indebolimento. Le obbligazioni di risultato si caratterizzano per la previsione come fine dovuto del conseguimento di un risultato in grado di determinare la piena soddisfazione dell'interesse che ha sollecitato il creditore all'acquisizione del diritto di credito⁶⁸. La dottrina ritiene che anche nelle obbligazioni di mezzi può individuarsi una correlazione tra condotta e risultati. L'Appaltatore, mediante l'organizzazione dei mezzi necessari e la gestione a proprio rischio, promette alla contro parte di conseguire l'opera specificamente pattuita⁶⁹. Questo è ciò che accade nel Cantiere Costruttore, in quanto la

⁶⁴ R. PENNETTA, *Il contratto di appalto*, Torino, 2016, 352 pp;

⁶⁵ F. SICCARDI, *Costruzione di nave, La legge, i contratti, le prassi*, Milano, 2021, p. 28;

⁶⁶ F. SICCARDI, *Costruzione di nave, La legge, i contratti, le prassi*, Milano, 2021, p. 28;

⁶⁷ S. M. CARBONE, CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo, Attraverso i casi e le clausole contrattuali*, Torino, 2024, p. 38 ss.;

⁶⁸ F. PENNETTA, *Il contratto di appalto*, Torino, 2016, p. 9;

⁶⁹ R. PENNETTA, *Il contratto di appalto*, Torino, 2016, p. 9 ss.;

nave deve essere costruita tenendo conto della munita descrizione. Una volta consegnata la nave il Cantiere Costruttore è tenuto alla garanzia per le difformità ed i vizi dell'opera secondo determinate condizioni ex lege⁷⁰.

Il contratto d'appalto si caratterizza per il fatto che l'appaltatore si impegna a conseguire un risultato e a raggiungerlo come prodotto dalle propria attività, per tanto l'obbligazione non può ritenersi adempiuta qualora l'attività del debitore non abbia conseguito il risultato dedotto in obbligazione⁷¹.

Nel nostro Codice Civile la responsabilità dell'Appaltatore è individuata negli articoli 1667 e 1668⁷², che riguardano i vizi e le difformità dell'opera. L'Appaltatore assume i rischi che incidono sull'opera, questo implica che durante il corso dell'esecuzione deve compiere l'opera secondo le modalità convenute a regola d'arte, entro il termine fissato nel contratto e al prezzo pattuito. Nello specifico, ai sensi dell'articolo 1667 del Codice Civile intitolato '*difformità e vizi dell'opera*' definisce che, in materia di appalto, il Costruttore è soggetto ad una responsabilità di natura contrattuale nei confronti del Committente per i vizi non riconosciuti, n'è riconoscibili dallo stesso al momento della verifica dell'opera e per i vizi taciuti in malafede dal costruttore. Tuttavia, la natura della garanzia per vizi e difformità dell'opera, sancita nel articolo 1667 del Codice Civile, ha portato dottrina e giurisprudenza a confrontarsi sul tema, definendo schieramenti opposti. Dottrina e giurisprudenza si sono interrogati sulla natura della garanzia dei vizi, ovvero se si tratta di una responsabilità per inadempimento o non esatto adempimento, oppure si configuri come una garanzia in senso tecnico⁷³.

Importante tale distinzione in quanto, la garanzia tecnica non scaturisce una responsabilità per inadempimento, ma definisce una obbligazione diversa e primaria nascente dal negozio di garanzia. In questo caso si tratterebbe non solo di un obbligo di esatto adempimento, ma un impegno di garanzia della prestazione eseguita a quanto originariamente pattuito. Il garante assume su di sé il rischio dell'eventuale non corrispondenza tra prestazione garantita e prestazione eseguita in concreto a prescindere

⁷⁰ S. M. CARBONE, CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo, Attraverso i casi e le clausole contrattuali*, Torino, 2024, p. 37 ss;

⁷¹ R. PENNETTA, *Il contratto di appalto*, Torino, 2016, p. 9 ss.;

⁷² Art.1667 Cod. Civ. Difformità e vizi dell'opera '*L'appaltatore è tenuto alla garanzia per le difformità e i vizi dell'opera. La garanzia non è dovuta se il committente ha accettato l'opera e le difformità o i vizi erano da lui conosciuti o erano riconoscibili, purché, in questo caso, non siano stati in mala fede taciuti dall'appaltatore*'.

Art.1668 Cod. Civ. Contenuto della garanzia per i vizi dell'opera '*Il committente può chiedere che le difformità o i vizi siano eliminati a spese dell'appaltatore, oppure che il prezzo sia proporzionalmente diminuito, salvo il risarcimento del danno nel caso di colpa dell'appaltatore*'.

⁷³ F. SICCARDI, *Costruzione di nave, La legge, i contratti, le prassi*, Milano, 2021, p. 358 ss.;

da prevedibilità, colpa o concorso di colpa dell'altra parte. Quindi, si tratterebbe di un obbligo rientrante nella fattispecie prevista nel articolo 1512 del Codice Civile⁷⁴, in quanto prevede che il venditore deve garantire il buon funzionamento per un determinato tempo quando si tratta di cose mobili destinate a durare nel tempo e aventi una propria funzionalità⁷⁵.

Secondo questa prospettiva, il Compratore ha solo onere di dimostrare il cattivo funzionamento del bene e provare che il cattivo funzionamento si è verificato entro un certo limite temporale, mentre il Venditore può dimostrare la decadenza per cattiva denuncia e sottrarsi alla responsabilità se dimostra che la causa del vizio è successiva alla consegna della cosa o è colpa del Compratore.

Da questa distinzione si arriva alla conclusione che, la garanzia intesa come obbligazione primaria esula dall'indagine sulla sussistenza della colpa; mentre la responsabilità per inadempimento o inesatto adempimento presuppone di dimostrare la sussistenza della colpa⁷⁶.

Nel caso in cui la natura della garanzia sia individuata nell'ordinaria responsabilità per inadempimento o non esatto adempimento, il Committente non potrebbe pretendere di invocare i rimedi previsti dagli articoli 1667 e 1668 del Codice Civile⁷⁷, se non riesce a provare la colpa dell'Appaltatore.

Quindi, prevale la tesi secondo cui la garanzia per vizi dell'Appaltatore è una speciale forma di responsabilità contrattuale fondata sulla colpa e si applicherebbero le regole generali sull'inadempimento contrattuale. Secondo questa tesi la responsabilità sarebbe fondata sulla colpa presunta dell'Appaltatore, in quanto è tenuto a fornire l'opera nella sua concreta efficienza e, in mancanza, ne risponde per inadempimento o inesatto adempimento. Secondo questa tesi condivisa dalla maggioranza, l'Appaltatore non garantisce che l'opera risulti immune da vizi o da difformità, in quanto è la stessa

⁷⁴ Art. 1512 Cod. Civ. Garanzia del buon funzionamento " *Se il venditore ha garantito per un tempo determinato il buon funzionamento della cosa venduta, il compratore, salvo patto contrario, deve denunciare al venditore il difetto di funzionamento entro trenta giorni dalla scoperta, sotto pena di decadenza. L'azione si prescrive in sei mesi dalla scoperta* ".

⁷⁵ F. SICCARDI, *Costruzione di nave, La legge, i contratti, le prassi*, Milano, 2021, p. 358;

⁷⁶ F. SICCARDI, *Costruzione di nave, La legge, i contratti, le prassi*, Milano, 2021, p. 358;

⁷⁷ Art.1667 Cod. Civ. Difformità e vizi dell'opera " *L'appaltatore è tenuto alla garanzia per le difformità e i vizi dell'opera. La garanzia non è dovuta se il committente ha accettato l'opera e le difformità o i vizi erano da lui conosciuti o erano riconoscibili, purché, in questo caso, non siano stati in mala fede taciuti dall'appaltatore* ".

Art.1668 Cod. Civ. Contenuto della garanzia per i vizi dell'opera " *Il committente può chiedere che le difformità o i vizi siano eliminati a spese dell'appaltatore, oppure che il prezzo sia proporzionalmente diminuito, salvo il risarcimento del danno nel caso di colpa dell'appaltatore* ".

obbligazione di eseguire l'opera che ha per contenuto quella di eseguirla senza discordanze dal progetto⁷⁸.

È presente una tesi secondo cui gli articoli 1667 e 1668 del Codice Civile configurano una vera e propria garanzia in senso tecnico che trascende dallo stesso oggetto dell'obbligazione, come è previsto nel campo della vendita e nel appalto. A sostegno di questa tesi ci sono diverse argomentazioni. In primo luogo si ritiene che, la garanzia per vizi non coincide con la responsabilità per inadempimento delle qualità previste e delle caratteristiche essenziali, infatti essa ha effetto anche se l'opera è difforme dalle regole dell'arte conforme alle descrizioni contrattuali. In oltre, l'articolo 1668 Cod. Civile consente la risoluzione solo qualora il difetto o la difformità rendano la cosa inidonea all'uso a cui è destinata e ne diminuiscono l'apprezzabile valore. In fine, nella vendita e nell' appalto il risarcimento è dovuto solo se l'appaltatore è in colpa, mentre l'inadempimento comporta sempre il diritto al risarcimento⁷⁹.

Questa tesi è sostenuta anche da Giorgio Righetti, in quanto ritiene che è del tutto inadeguata e insoddisfacente la tesi secondo cui la natura della garanzia non si configurerebbe come una garanzia in senso tecnico, ma come una normale responsabilità contrattuale per inadempimento o per inesatto adempimento⁸⁰.

Secondo questa prospettiva, l'Appaltatore non garantirebbe che l'opera risulti immune da difetti o difformità in quanto tale garanzia non sarebbe necessaria, questo perché eseguire l'opera come prevista nel contratto avrebbe per contenuto il dovere di eseguirla senza discordanze rispetto al progetto. Al di fuori delle specifiche previsioni in tema di appalto, come definito negli articoli 1667 e 1668 del Codice Civile⁸¹, si applicherebbero le regole generali sull'inadempimento contrattuale. In ogni caso, tale responsabilità sarebbe fondata sulla colpa dell'Appaltatore e si trarrebbe comunque di responsabilità presunta. A questa tesi si oppone la posizione di coloro i quali intravedono nella garanzia per vizi un vincolo di legge inerente alla responsabilità che deriva da una promessa che è ritenuta sussistente in via essenziale nel contratto. Si tratta di una promessa di riparazione o di

⁷⁸ F. SICCARDI, *Costruzione di nave, La legge, i contratti, le prassi*, Milano, 2021, p. 359;

⁷⁹ F. SICCARDI, *Costruzione di nave, La legge, i contratti, le prassi*, Milano, 2021, p. 360;

⁸⁰ G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, I, tomo II, Milano, 1997, p. 1259 ss.;

⁸¹ Art.1667 Cod. Civ. Difformità e vizi dell'opera " *L'appaltatore è tenuto alla garanzia per le difformità e i vizi dell'opera. La garanzia non è dovuta se il committente ha accettato l'opera e le difformità o i vizi erano da lui conosciuti o erano riconoscibili, purché, in questo caso, non siano stati in mala fede taciuti dall'appaltatore*".

Art.1668 Cod. Civ. Contenuto della garanzia per i vizi dell'opera " *Il committente può chiedere che le difformità o i vizi siano eliminati a spese dell'appaltatore, oppure che il prezzo sia proporzionalmente diminuito, salvo il risarcimento del danno nel caso di colpa dell'appaltatore*".

risarcimento per l'ipotesi in cui si verifichi un determinato fatto pregiudizievole per la controparte, al di fuori dell'incidenza di una colpa del garante o di un terzo⁸².

Secondo Giorgio Righetti⁸³ si tratta di una vera e propria garanzia in senso tecnico fissata dalla legge, che va al di là dello dell'obbligazione come sarebbe configurabile in base ai principi generali in tema di obbligazione e di inadempimento. Da un punto di vista storico il negozio per la costruzione di una res per contro di terzi è stato accomunato con i negozi che hanno per causa e oggetto un *facere*, ovvero contratto d'appalto e contratto d'opera materiale. Secondo un'analisi storica la distinzione tra contratto e compravendita di cosa futura non risulta ancora affermata nel common law e in altri ordinamenti di civil law dove la fattispecie viene tuttora considerata '*vendita di cosa da consegnare*'.

Righetti ricorda che, solo mediante il diritto degli edili venne introdotta una garanzia legale anche per i vizi occulti. Tali regole vennero riscoperte e trasfuse nel diritto consuetudinario, pertanto nel istituto della common law troviamo solamente la garanzia per vizi o difetti in pochissimi casi. Invece, sul terreno della civil law sia nella compravendita, sia nel appalto e nel contratto d'opera materiale la teoria della responsabilità per i vizi ha seguito un'evoluzione, in quanto prima rientrante nella teoria dell'errore fino a definire una propria garanzia legale implicita in senso tecnico⁸⁴.

Secondo Righetti il fatto che si tratti di una garanzia vera e propria non vi è alcun dubbio, ma il fatto che si fuoriesce dagli schemi dell'ordinaria responsabilità contrattuale per inadempimento risulta da considerazioni sistematiche e dogmatiche. In particolare, la garanzia per vizi non coincide con la responsabilità per inadempimento rispetto alle qualità promesse e per effetto delle qualità essenziali. Infatti, oltre che per la difformità al progetto, ai disegni, ai piani e alle specifiche, queste vengono a far parte del contratto e per mancanza delle caratteristiche essenziali la garanzia è data in relazione alla corrispondenza delle regole dell'arte. Quindi, l'opera è da considerarsi viziata se non risponde alle buone regole dell'arte della costruzione di nave. Secondo i principi generali l'inesatto adempimento di un'obbligazione comporta sempre al risarcimento del danno, a meno che il debitore provi che l'inadempimento è stato determinato da causa a lui non imputabile e che abbia reso impossibile la sua prestazione. Non appena il vizio è scoperto la sua ignoranza precedente non può costituire una causa che giustifichi l'impossibilità di un'esatta prestazione. Quindi, se ci si attiene ai principi generali il debitore inadempiente

⁸² G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, I, tomo II, Milano, 1997, p. 1260;

⁸³ In RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo*, Milano, 1997, 2067 pp;

⁸⁴ G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, I, tomo II, Milano, 1997, p. 1261;

è tenuto al risarcimento del danno. Tuttavia, non è così nell'appalto in quanto, denunciato il vizio e richiesta la risoluzione, l'Appaltatore è tenuto a risarcire il danno subito dal committente solo se era in colpa⁸⁵.

Non vi è dubbio che il danno arrecato al Committente per effetto dell'azione esercitata dalla cosa affetta da vizi o difformità, sia l'Appaltatore a risarcire a prescindere dall'esperimento dell'azione per eliminazione o dall'azione di risoluzione. In oltre, non vi è dubbio che tale obbligo risarcitorio sia compreso nella garanzia ex lege per essendo svincolato dall'elemento della colpa. Di tale principio è stata fatta un'applicazione estensiva in materia di responsabilità per danni provocati al Committente dalla sussistenza di costruzione di nave⁸⁶.

Per queste considerazioni Righetti sostiene che, negli ordinamenti continentali più evoluti la garanzia per vizi nella compravendita e nell'appalto sia da tempo elevata al rimedio tecnico esulante della responsabilità per inadempimento. Non si può parlare di responsabilità obbiettiva, anche se la definizione di garanzia in senso tecnico appare più appropriata⁸⁷.

Alcuni sostengono che gli argomenti di Giorgio Righetti possono trovare una risposta tale da escludere le conseguenze che ne derivano⁸⁸. In primo luogo, la circostanza che la garanzia non sia limitata alle qualità promesse e alle caratteristiche essenziali ma si estenda alle regole dell'arte, è l'effetto della differenza tra vendita e appalto, in quanto il creatore del bene è tenuto a rispettare le regole della buona tecnica in sede di produzione. In oltre, la risoluzione è consentita dall'articolo 1668 del Codice Civile⁸⁹ in limiti più ristretti di quelli del articolo 1453 Codice Civile⁹⁰ perché il legislatore ha voluto proteggere l'Appaltatore dal rischio di vedere vanificato il tutto per effetto di un inadempimento e limitare la risoluzione al caso in cui l'Appaltatore abbia di fatto fallito l'obbiettivo. In fine, l'articolo 1668 del Codice Civile riserva il risarcimento del danno al solo caso in cui ci sia colpa dell'Appaltatore, va osservato che non può bastare una norma per escludere la responsabilità contrattuale per inadempimento dove la colpa è l'elemento

⁸⁵ G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, I, tomo II, Milano, 1997, p. 1262 ss.;

⁸⁶ F. SICCARDI, *Costruzione di nave, La legge, i contratti, le prassi*, Milano, 2021, p. 361 ss.;

⁸⁷ G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, I, tomo II, Milano, 1997, p. 1262 ss.;

⁸⁸ F. SICCARDI, *Costruzione di nave, La legge, i contratti, le prassi*, Milano, 2021, p. 361 ss.;

⁸⁹ Art. 1668 Cod. Civ. Contenuto della garanzia per difetti dell'opera *"Il committente può chiedere che le difformità o i vizi siano eliminati a spese dell'appaltatore, oppure che il prezzo sia proporzionalmente diminuito, salvo il risarcimento del danno nel caso di colpa dell'appaltatore"*.

⁹⁰ Art. 1453 Cod. Civ. Risolubilità del contratto per inadempimento *"Nei contratti con prestazioni corrispettive, quando uno dei contraenti non adempie le sue obbligazioni, l'altro può a sua scelta chiedere l'adempimento o la risoluzione del contratto, salvo, in ogni caso, il risarcimento del danno."*

essenziale. La giurisprudenza si è interrogata sul punto ritenendo all'inizio che la responsabilità per vizi e difformità fosse un'obbligazione primaria che origina dal contratto, ma poi ha prevalso la tesi secondo cui si tratta di una sanzione per inadempimento⁹¹.

Lo schieramento dottrinale inducono a ritenere che, assumendo l'obbligo di eseguire l'opera esattamente come già è stata commissionata, l'Appaltatore è tenuto a rimediare ai vizi e alle difformità⁹².

Quindi, le conclusioni che ne rivano sono che: la colpa è presunta ed è il presupposto dell'obbligo di eliminazione del vizio, l'articolo 1668 del Codice Civile non intende escludere che la colpa sia presupposto dell'obbligo di eliminazione del vizio, ma opera l'inversione dell'onere della prova per il risarcimento del danno. Infine, molto importate è la conclusione secondo cui, se non si può stabilire l'origine del vizio o non può essere dimostrata la colpa dell'Appaltatore, questo sarà tenuto al rimedio di rettificare il vizio, ma non a risarcire i danni ulteriori⁹³.

Stabilito che la fattispecie rientra nello schema dell'inadempimento si riconosce che, le disposizioni speciali dettate in tema di garanzia per difformità e vizi dell'opera non derogano al principio generale del inadempimento del contratto in generale. Pertanto rimangono applicabili i principi riguardanti la responsabilità del Appaltatore, secondo gli articoli 1453 e 1455, a cui il Committente può ricorrere se l'opera non sia stata eseguita, o non sia stata completata, o abbia realizzato l'opera con ritardo, oppure pure avendola realizzata si rifiuta di consegnarla⁹⁴.

Per quanto riguarda il regime legale della responsabilità il presupposto necessario affinché sorga la garanzia dell'Appaltatore è che l'opera sia stata eseguita male, è da considerarsi viziata o difettosa, pur se conforme alle descrizioni contrattuali, se non risponde alle buone regole dell'arte delle costruzioni navali⁹⁵.

L'obbligo dell'Appaltatore nasce in presenza di difformità o di vizi, ovvero che l'opera non sia conforme alle prescrizioni contrattuali e alle regole del arte. I difetti o i vizi sono la mancanza di modalità o di qualità che, secondo le regole del arte, devono essere inserite

⁹¹ F. SICCARDI, *Costruzione di nave, La legge, i contratti, le prassi*, Milano, 2021, p. 361;

⁹² F. SICCARDI, *Costruzione di nave, La legge, i contratti, le prassi*, Milano, 2021, p. 362;

⁹³ G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, I, tomo II, Milano, 1997, p. 1266;

⁹⁴ F. SICCARDI, *Costruzione di nave, La legge, i contratti, le prassi*, Milano, 2021, p. 362;

⁹⁵ A. ANTONINI, *Trattato breve di diritto marittimo, Le obbligazioni e la responsabilità nella navigazione marittima*, Volume III, Milano, 2010, p. 29;

all'opera. Infatti, se si attiene ai principi generali il debitore inadempiente è tenuto al risarcimento del danno⁹⁶.

In presenza di un vizio o di una difformità la colpa dell'Armatore è presunta e deve dimostrare la non sussistenza della colpa. Nella pratica è difficile che l'Appaltatore riesca ad esonerarsi dalla responsabilità sancita dagli articoli 1667 e 1668 del Codice Civile⁹⁷, ma dottrina e giurisprudenza hanno evidenziato come l'Appaltatore può invocare la propria estraneità. In primo luogo, nel caso in cui l'Appaltatore sia stato privato di qualunque autonomia tecnica e libertà di determinazione nell'esecuzione dell'opera, oppure nel caso in cui il difetto provenga da un progetto del Committente, se i vizi dipendano dalle scarse qualità dei materiali, oppure in caso di furto. In questi casi, l'Appaltatore è liberato dall'obbligo di completare l'opera e comporta la non imputabilità per il vizio. Tuttavia, l'Appaltatore non è esonerato dall'obbligo di eliminare il vizio, sempre se è possibile. Nel caso in cui il vizio non è eliminabile il Committente può richiedere la diminuzione del prezzo⁹⁸.

1.1 Vizi palesi e vizi occulti

Nel ambito della garanzia dei vizi nel Contratto di Costruzione di Nave è importante distinguere i vizi palesi dai vizi occulti. Per quanto riguarda i vizi palesi si tratta di quei vizi riconducibili al Committente e devono essere fatti valere in sede di verifica e collaudo, non danno luogo a garanzia e a responsabilità se è intervenuta l'accettazione dell'opera. Occorre che, alla verifica segua il rifiuto di accertare l'opera. Infatti, se l'opera non è accettata il Committente non è tenuto ad alcun altro adempimento⁹⁹.

Se la verifica è compiuta dal Committente personalmente la riconoscibilità dei vizi va valutata alla stregua delle conoscenze che egli può avere in quella materia. In tal caso i vizi palesi sono quelli che potrebbero o dovrebbero essere riconosciuti da un uomo medio con intelligenza media. Mentre, se il Committente si serve di un tecnico la riconoscibilità va stabilita nei riguardi del collaudatore e va valutata alla stregua della perizia media che può avere un tecnico dell'arte. La riconoscibilità non va confusa con il momento in cui

⁹⁶ F. SICCARDI, *Costruzione di nave, La legge, i contratti, le prassi*, Milano, 2021, p. 362 ss.;

⁹⁷ Art.1667 Cod. Civ. Difformità e vizi dell'opera " *L'appaltatore è tenuto alla garanzia per le difformità e i vizi dell'opera. La garanzia non è dovuta se il committente ha accettato l'opera e le difformità o i vizi erano da lui conosciuti o erano riconoscibili, purché, in questo caso, non siano stati in mala fede taciuti dall'appaltatore*".

Art.1668 Cod. Civ. Contenuto della garanzia per i vizi dell'opera " *Il committente può chiedere che le difformità o i vizi siano eliminati a spese dell'appaltatore, oppure che il prezzo sia proporzionalmente diminuito, salvo il risarcimento del danno nel caso di colpa dell'appaltatore*".

⁹⁸ F. SICCARDI, *Costruzione di nave, La legge, i contratti, le prassi*, Milano, 2021, p. 362;

⁹⁹ F. SICCARDI, *Costruzione di nave, La legge, i contratti, le prassi*, Milano, 2021, p. 363;

il vizio è sorto, può darsi che il vizio non esistesse al momento della verifica, ma ne esistesse la causa. In questo caso si tratta di un vizio occulto. Nel caso in cui la causa non era conoscibile è indifferente che il vizio sorga prima o dopo l'accettazione e la consegna. Un'ipotesi particolare è data dalla situazione per cui il vizio era riconoscibile al momento della verifica, ma solo in seguito se ne è rilevata la gravità, in questo caso l'Appaltatore è liberato solo se il Committente ha accettato senza riserve¹⁰⁰.

Ai sensi del articolo 1667 comma 1 del Codice Civile, di fronte ai vizi palesi oppure occulti, il Committente non deve accettare l'opera oppure deve accettarla ma con riserva. In assenza di riserva al Committente decade il diritto di far valere i vizi, se propone l'azione dopo aver accettato senza riserva spetterà a lui provare che il vizio non era riconoscibile.

I vizi occulti sono quelli non riconoscibili e non riconosciuti all'atto della verifica, o se riconoscibili taciuti in mala fede. I vizi occulti devono essere oggetto di denuncia, a meno che non sia intervenuto il loro riconoscimento da parte dell'Appaltatore.

La garanzia attiene unicamente ai vizi e alle difformità occulte, la riconoscibilità del vizio va individuata in base alle cognizioni personali del committente e non può essergli affiancato l'obbligo di farsi assistere nella verifica da un tecnico esperto. Tuttavia, appare più convincente il fatto che il committente si faccia assistere dai tecnici o da esperti. La riconoscibilità del vizio va poi riportata al momento della verifica e non a quello successivo dell'accettazione. In quanto, se il difetto diventa conoscibile nell'intervallo tra verifica e accettazione, e il committente ne prende conoscenza, il vizio diventa conosciuto e non v'è garanzia¹⁰¹.

La legge riserva al Committente il diritto di verificare l'opera sia durante la costruzione e durante la consegna ai sensi del articolo 1665 del Codice Civile¹⁰². Nel caso in cui il Committente, nonostante l'invito da parte del costruttore, decide di non avvalersi di tale diritto senza giusti motivi o non ne comunica il risultato entro un ragionevole tempo, l'opera si considera accettata de iure, ovvero si tratta di un'accettazione presunta. Questo avviene ugualmente quando il Committente prende in consegna senza riserve, in questo caso si tratta di un'accettazione implicita. Dall'accettazione seguono effetti positivi per il

¹⁰⁰ F. SICCARDI, *Costruzione di nave, La legge, i contratti, le prassi*, Milano, 2021, p. 364 ss.;

¹⁰¹ G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, I, tomo II, Milano, 1997, p. 1267.;

¹⁰² 1665 Cod. Civ. Verifica e pagamento dell'opera " Il committente, prima di ricevere la consegna, ha diritto di verificare l'opera compiuta".

costruttore, come il diritto a ricevere il corrispettivo e la non operatività della garanzia per i vizi dell'opera conosciuti o conoscibili al Committente¹⁰³.

Importante considerare che, il progetto di costruzione di nave può essere predisposto dal Cantiere Costruttore o dal Armatore e in entrambi i casi la sua redazione deve essere affidata ad un proprio dipendente o a un professionista, come ad esempio una società di ingegneria. Infatti, per quanto attiene alla riconoscibilità del vizio dell'opera, la giurisprudenza di legittimità ha stabilito che bisogna aver riguardo alle specifiche conoscenze tecniche in materia, e nel caso in cui il Committente ne sia sprovvisto, dovrà farsi assistere da tecnici di fiducia in sede di verifica¹⁰⁴. In tal caso, eventuali errori del progetto definiranno una responsabilità nel rapporto interno, sia se si tratta di un contratto di lavoro subordinato oppure di un contratto di opera intellettuale o appalto di servizi.

Una volta consegnata la nave il Costruttore è tenuto alla garanzia per le difformità ed i vizi dell'opera. Ai sensi del articolo 1667 del Codice Civile il Costruttore è soggetto ad una responsabilità di natura contrattuale nei confronti del Committente per i vizi non conosciuti, né conoscibili al momento della verifica dell'opera. La legge riserva al Committente il diritto di verificare l'opera sia durante la costruzione, sia prima della consegna. Dall'accettazione del Committente seguono gli effetti per il Costruttore, ovvero il diritto di ricevere il corrispettivo e la non operatività della garanzia per i vizi dell'opera¹⁰⁵.

Da qui si deduce che il Costruttore, per i vizi e le difformità riscontrati prima della consegna e per i vizi occulti, ne risponde sempre mediante la loro eliminazione, oppure in termini di riduzione del corrispettivo a seconda della richiesta del Committente. In oltre, il Committente può chiedere la risoluzione del contratto qualora i difetti della costruzione siano tali per cui risulti inadatta la sua destinazione, fermo restando che il costruttore dovrà risarcire i danni indiretti cagionati dal vizio o dalle difformità in caso di colpa¹⁰⁶. Invece, il Costruttore non potrà essere ritenuto responsabile dei vizi e dei difetti per quelli parti dell'opera non rientrante nell'oggetto del contratto, in particolare quando il Committente si sia riservato di provvedere alla fornitura direttamente.

Importante evidenziare le diverse conseguenze che derivano da un progetto erroneo nell'ambito del contratto d'appalto. Le conseguenze che derivano da un progetto erroneo

¹⁰³G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, I, tomo II, Milano, 1997, p. 1268;

¹⁰⁴F. SICCARDI, *Costruzione di nave, La legge, i contratti, le prassi*, Milano, 2021, p. 372;

¹⁰⁵F. SICCARDI, *Costruzione di nave, La legge, i contratti, le prassi*, Milano, 2021, p. 371 ss;

¹⁰⁶G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, I, tomo II, Milano, 1997, p. 1267;

cambiano se tale progetto è stato definito dal Cantiere oppure dell'Appaltatore. Nel caso in cui il progetto sia predisposto dal Cantiere questo ne risponde nei confronti dell'Armatore, mentre se il progetto proviene dall'Armatore il Cantiere deve informare di eventuali vizi la sua controparte. Quindi, si deduce che il Cantiere è esonerato se ha avvertito del vizio l'Armatore e se il vizio del progetto non era scopribile¹⁰⁷.

Ultima considerazione, è quella secondo la quale il Progettista risponde anche nei confronti della controparte, la sua responsabilità è extra contrattuale. È evidente che la responsabilità del Progettista concorre con quella del Cantiere.

L'ambito dei vizi occulti assume una particolare importanza per i macchinari, gli impianti e i sistemi della nave. Nel caso di un generatore di energia dove le prove vengono fatte al banco di prova e a mare, le prove che vengono fatte a bordo ne testimoniano il buon funzionamento iniziale, ma non garantiscono la insussistenza di vizi interni che potrebbero comportare un malfunzionamento successivo. Da prendere in considerazione che spesso anche gli smontaggi effettuati per particolari componenti non danno risultati definitivi circa il buon funzionamento¹⁰⁸.

Per quanto concerne ai materiali nell'ambito della costruzione di nave spetta al Cantiere l'obbligo di provvedere materiali idonei secondo le regole dell'arte, questo è previsto l'articolo 1658 del Codice Civile¹⁰⁹ e nella prassi consolidata. Nel caso in cui sorgono eventuali vizi materiali questi possono essere denunciati dal Armatore già in corso di costruzione, lo scopo è di evitarne tempestivamente l'impiego. In tal caso il Cantiere Costruttore dovrà sostituire il vizio, ovviamente sempre se lo riconosce¹¹⁰.

L'articolo 1663 del Codice Civile¹¹¹ definisce che, nel caso in cui il materiale sia stato fornito dall'Armatore, il Cantiere è tenuto a denunciare i vizi riconoscibili, in caso contrario risponderà dei vizi dell'opera che derivano dai vizi del materiale impegnato. In oltre, il Cantiere è tenuto a denunciare vizi occulti del materiale scoperti in un secondo tempo.

Si pone il quesito se la responsabilità delineata negli articolo 1667 e 1668 del Codice Civile possa essere oggetto di limitazioni convenzionali. Si tratta di un regime che ricade

¹⁰⁷ F. SICCARDI, *Costruzione di nave, La legge, i contratti, le prassi*, Milano, 2021, p. 373;

¹⁰⁸ G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, I, tomo II, Milano, 1997, p. 1268 ss.;

¹⁰⁹ Art. 1658 Cod. Civ. Fornitura della materia " La materia necessaria a compiere l'opera deve essere fornita dall'appaltatore, se non è diversamente stabilito dalla convenzione o dagli usi".

¹¹⁰ F. SICCARDI, *Costruzione di nave, La legge, i contratti, le prassi*, Milano, 2021, p. 374;

¹¹¹ Art. 1663 Cod. Civ. Denuncia dei difetti della materia " L'appaltatore è tenuto a dare pronto avviso al committente dei difetti della materia da questo fornita, se si scoprono nel corso dell'opera e possono comprometterne la regolare esecuzione".

nell'ambito della responsabilità per inadempimento dell'obbligazione, quindi si può limitare o addirittura escludere la garanzia per vizi prevedendo una rinuncia dal Committente. Importante da considerare il fatto che, l'ambito della garanzia può anche essere ampliato, ovvero si può prevedere che l'Appaltatore sia tenuto ad assicurare il buon funzionamento dell'opera per un certo periodo, quindi trasformare l'obbligo di adempimento in garanzia tecnica¹¹².

Per quanto concerne la responsabilità per i vizi e difformità vi sono una serie di rimedi a favore del Committente. Il primo rimedio attiene all'eliminazione del vizio a spese dell'Appaltatore, in tal caso il Committente si limita a chiedere l'esatta esecuzione del contratto. Nel ambito della responsabilità per i vizi e difformità bisogna parlare dei rimedi a favore del committente ed in particolare dell'eliminazione del vizio "A spese dell'Appaltatore", come definito dal articolo 1668 del Codice Civile¹¹³. In tal caso il Committente si limita a chiedere semplicemente l'esatta esecuzione del contratto. E' bene ricordare che, l'eliminazione del difetto a spese del debitore è una speciale applicazione della generale azione di adempimento ai sensi del articolo 1453 del Codice Civile¹¹⁴, dove la specialità del rimedio deriva dai suoi presupposti di applicazione, nonché dalle modalità e dai termini di esercizio¹¹⁵.

Secondo l'articolo 1668 del Codice Civile L'Appaltatore deve eliminare il vizio a sue spese, si deduce che ha la responsabilità di provvedere spontaneamente senza che gli spetti alcun compenso. Nel caso in cui l'Appaltatore non provvede spontaneamente il Committente può arrivare all'esecuzione forzata in forma specifica degli obblighi di fare, ovvero a mezzo di un terzo. nella prassi accade che il Committente faccia eseguire le riparazioni da una terzo e chiedi il rimborso sotto forma di risarcimento.

Nel caso in cui non si riesca ad eliminare il vizio l'Appaltatore è tenuto ad una riduzione del prezzo. Questo avviene quando il la nave presenta dei vizi, che non è eliminabile, ma non le impedisce la funzionalità. Tuttavia, tale vizi diminuisce il valore del bene e l'Appaltatore è tenuto a diminuire il prezzo. Importante chiare che la riduzione deve essere eseguita prendendo in considerazione il valore contrattuale della nave, senza

¹¹² F. SICCARDI, *Costruzione di nave, La legge, i contratti, le prassi*, Milano, 2021, p. 376;

¹¹³ Art. 1668 Cod. Civ. Contenuto della garanzia per difetti dell'opera "Il committente può chiedere che le difformità o i vizi siano eliminati a spese dell'appaltatore, oppure che il prezzo sia proporzionalmente diminuito, salvo il risarcimento del danno nel caso di colpa dell'appaltatore".

¹¹⁴ Art. 1453 Cod. Civ. Risolubilità del contratto per inadempimento " Nei contratti con prestazioni corrispettive, quando uno dei contraenti non adempie le sue obbligazioni, l'altro può a sua scelta chiedere l'adempimento o la risoluzione del contratto, salvo, in ogni caso, il risarcimento del danno".

¹¹⁵ F. SICCARDI, *Costruzione di nave, La legge, i contratti, le prassi*, Milano, 2021, p. 361 ss.;

considerare il valore di mercato. Nel caso in cui il Committente non abbia ancora pagato non è tenuto a pagare la parte corrispondente alla riduzione, mentre se ha già pagato ha diritto alla restituzione e agli interessi. Nel caso in cui il Committente non riesca provare che il bene ha perso di valore a causa del vizio non può chiedere la riduzione del prezzo, ma può chiedere il risarcimento del danno¹¹⁶.

Il risarcimento del danno è un altro rimedio a favore del Committente, l'articolo 1668 del Codice Civile¹¹⁷ dispone che il Committente può chiedere in aggiunta il risarcimento del danno. Il risarcimento è dovuto se sussiste la colpa dell'Appaltatore, in oltre presuppone l'obbligo di eliminare il vizio.

La dottrina ha individuato 4 casi in cui si può verificare un danno non può essere reintegrato: il primo caso si verifica quando per l'eliminazione del vizio occorre un certo tempo e l'Appaltatore è costretto a consegnare l'opera in ritardo; il secondo caso quando la cosa costruita o riparata, a causa di un difetto della costruzione o riparazione, arreca un danno alla persona; il terzo è quando il risarcimento è l'unico rimedio possibile; e in fine quando a carico del committente spetta il risarcimento del danno in proporzione alla riduzione del prezzo. In questi casi l'appaltatore può provare l'essenza di colpa¹¹⁸.

2. La garanzia per vizi nel sistema di Common law

La questione della natura contrattuale del contratto di costruzione di nave assume particolare rilievo nel diritto anglosassone, in quanto la grande maggioranza dei contratti di costruzione è soggetta alla giurisdizione inglese. A tal proposito si confrontano il Sale of Goods Act 1979 (SOGA), il Supply of Good and Services Act 1982 (SGSA) e la common law¹¹⁹.

Anche il diritto inglese si è interrogato su quale sia la linea di confine fra ‘*sale contract*’ e il ‘*contract for woork and materials*’¹²⁰. In queste due tipologie di contratto il trasferimento della proprietà di un bene è preceduto da un attività manifatturiera del

¹¹⁶F. SICCARDI, *Costruzione di nave, La legge, i contratti, le prassi*, Milano, 2021, p. 372 ss.;

¹¹⁷Art. 1668 Cod. Civ. Contenuto della garanzia per difetti dell'opera “*Il committente può chiedere che le difformità o i vizi siano eliminati a spese dell'appaltatore, oppure che il prezzo sia proporzionalmente diminuito, salvo il risarcimento del danno nel caso di colpa dell'appaltatore*”.

¹¹⁸F. SICCARDI, *Costruzione di nave, La legge, i contratti, le prassi*, Milano, 2021, 769 pp;

¹¹⁹ Legge sulla vendita di beni del 1979 (SOGA) e legge sulla fornitura di beni e servizi del 1982 (SOGASA): possono applicarsi ai contratti business-to-business solo in un senso molto limitato e nella misura in cui la legislazione non è stata negativa dai termini del contratto. Tale applicazione si applicherà solo nel caso in cui i termini dell'ordine commerciale siano incoerenti con i termini o l'equità stabiliti da un tribunale o siano ritenuti tali da un tribunale ai sensi dell'Unfair Contract Clauss Act del 1977.

¹²⁰ *Alma Laboris Business school*: ‘*Internationale Sale Contract*’ è un accordo tra venditore e acquirente per ciò che riguarda la vendita di beni e servizi, questa tipologia di contratto internazionale dovrebbe come minimo identificare non solo il venditore e l'acquirente, ma anche la quantità e il tipo di prodotto, i tempi di consegna, il prezzo e le condizioni di pagamento.

venditore. A tal proposito la giurisprudenza si è interrogata su quale debba essere il criterio differenziatore fra i vari possibili profili, ovvero se si tratta dell'essenza del contratto, della comparazione del valore dei due fattori, oppure del trasferimento del bene quando questo non è accessorio alla transazione¹²¹. Nonostante l'incertezza che tuttora sussiste la differenza da un punto di vista pratico non è marcata, in quanto la giurisprudenza ha mostrato una tendenza a estendere la previsioni del SOGA anche a *'related transaction'*¹²².

In tempi recenti è stato individuato che il contratto di costruzione di nave ha anche lo scopo di regolare l'attività imprenditoriale, che consiste nella progettazione e costruzione della nave. A tal proposito la giurisprudenza ha riconosciuto che si applicano anche le regole della vendita, anche se il testo normativo di riferimento resta comunque il SOGA¹²³.

Da questo punto di vista si può affermare che si tratta di un accordo per la vendita di un bene futuro, ma con le caratteristiche di un contratto di costruzione. La collocazione nello schema della vendita rispetto al contratto di costruzione presenta delle importanti differenze dal punto di vista del passaggio della proprietà e del rischio. Tuttavia, da un punto di vista pratico la giurisprudenza fa riferimento ai principi generali della common law.

Il sistema di common law presenta delle differenze rispetto al sistema di civil law per quanto riguarda la garanzia per i vizi, in quanto a differenza del sistema di civil law nel sistema di common law non sussiste una disciplina speciale, ma si parte da regole generali. Nel sistema di common law l'obbligo di una prestazione contrattuale del debitore non ammette eccezioni e si estende, non solo il mancato adempimento, ma anche prestazioni considerate difettose. Questo, comporta che il debitore viene privato del diritto della controprestazione in caso di inadempimento. Da queste prime considerazioni si deduce la rigidità di tale principio che, infatti, è stato oggetto di analisi critica. La giurisprudenza ha attenuato tale principio escludendo che la non corretta performance impedisca totalmente di ottenere la contro prestazione quando si tratti di inadempimento di modesta rilevanza¹²⁴.

¹²¹ F. SICCARDI, *Costruzione di nave, La legge, i contratti, le prassi*, Milano, 2021, p. 30

¹²² *Transazione relativa*

¹²³ F. SICCARDI F., *Costruzione di nave, La legge, i contratti, le prassi*, Milano, 2021, p. 31 ss.;

¹²⁴ F. SICCARDI F., *Costruzione di nave, La legge, i contratti, le prassi*, Milano, 2021, p. 30 ss.;

È stata avanzata la tesi secondo la quale in presenza di un adempimento non completo, l'altra parte non può rifiutare di pagare il corrispettivo, salvo il diritto al risarcimento del danno per il parziale inadempimento. Questa tesi presenta un'eccezione, infatti non si applica quando il difetto sia rilevante nonostante che l'impianto sia stato completamente installato¹²⁵.

In materia di violazione del contratto il sistema di common law prevede che il Venditore sia comunque tenuto ad un corretto adempimento e ne risponde in caso di vizi.

Il sistema di common law si distingue la *condition* dalla *warranties*, ovvero la condizione e la garanzia. La principale differenza tra le due è che, la condizione è un requisito fondamentale di qualsiasi contratto di vendita, mentre la garanzia è un requisito aggiuntivo. Tuttavia, entrambe consentono alla parte di ricorrere al termine del contratto, questo è previsto anche nella Sale of Goods Act 1979¹²⁶.

Nella pratica risulta difficile qualificare un termine come *condition* o come *warranties*, questo ha portato ad una evoluzione della disciplina, in quanto è stato introdotto il principio secondo cui l'inadempimento può comportare la risoluzione del contratto solo se esso sia di particolare gravità¹²⁷. Questo si verifica quando la parte afferma che non intende eseguire la prestazione, oppure se la parte si pone in condizioni di non adempiere. Si tratta della '*Repudiatory breach*', ovvero di un recesso anticipato dagli obblighi scaturenti dai presenti contratti. In tal caso, la parte adempiente ha facoltà di accettare la 'ripudia' e far valere i diritti che ne derivano dall'inadempimento. La *repudiatory bresch* può concentrarsi in comportamenti attuali, i quali fanno intendere che il contratto non verrà rispettato. La particolarità della *repudiatory breach* è che la parte può incorrere in questo istituto anche esercitando un diritto che crede di avere, ma che in realtà non ha¹²⁸. Ne consegue che, la sua azione può ammontare ad una repudiation della quale l'altra parte può valersene per ottenere un risarcimento¹²⁹.

Questa evoluzione giurisprudenziale ha indotto la case law, ovvero la fonte primaria di diritto degli ordinamenti di common law costituita dall'insieme delle decisioni

¹²⁵ F. SICCARDI, *Costruzione di nave, La legge, i contratti, le prassi*, Milano, 2021, p. 376;

¹²⁶ F. SICCARDI, *Costruzione di nave, La legge, i contratti, le prassi*, Milano, 2021, p. 378;

¹²⁷ F. SICCARDI, *Costruzione di nave, La legge, i contratti, le prassi*, Milano, 2021, p. 379;

¹²⁸ Legge sulla vendita di beni del 1979 (SOGA) e legge sulla fornitura di beni e servizi del 1982 (SOGASA): possono applicarsi ai contratti business-to-business solo in un senso molto limitato e nella misura in cui la legislazione non è stata negativa dai termini del contratto. Tale applicazione si applicherà solo nel caso in cui i termini dell'ordine commerciale siano incoerenti con i termini o l'equità stabiliti da un tribunale o siano ritenuti tali da un tribunale ai sensi dell'Unfair Contract Clauses Act del 1977.

¹²⁹ F. SICCARDI, *Costruzione di nave, La legge, i contratti, le prassi*, Milano, 2021, p. 380;

giudiziarie, ad inserire affianco di *conditions* e *warranties* una terza categoria di pattuizioni definita “*innominate terms*”¹³⁰.

Questa terza categoria riguarda le pattuizioni che, non necessariamente consentono il solo risarcimento del danno e non legittimano alla risoluzione del contratto.

Si deduce che, determinare se un patto che non è stato qualificato dalle parti debba essere considerato una “*conditions*” o meno, non è facile. In quanto, da un lato vi è la necessità di qualificare un patto come *conditions* per favorire la certezza del diritto¹³¹.

La difficoltà principale che si riscontra nel diritto inglese è che, nel contratto di vendita la legge non qualifica questi termini e non contiene criteri per identificarli.

Per quanto riguarda la responsabilità per i vizi, nel sistema di common law il tema è complesso. Il diritto inglese riconosce una regola analoga al articolo 1668 del Codice Civile, infatti il Venditore (Seller) è tenuto a consentire una verifica del bene all’acquirente (Buyer) prima che si esprima sull’accettazione o sulla *rejection*¹³².

Ci si chiede fino a che punto il Buyer possa giungere alla risoluzione del contratto. Da tenere presente che, il SOGA non chiarisce i rapporti fra *rejection* e *termination* (tradotti rispettivamente in rifiuto e termine). Nel caso in cui i beni non siano conformi per violazione di una *warranty* costituirebbe sì un diritto alla *rejection*, ma non alla *termination*. È dubbio se, nel caso in cui il Buyer rigetti la merce, il Siller possa procedere a rettificare la non conformità non oltre il termine della consegna. Nella prassi si ammette il diritto del Siller e riconoscere la validità degli accordi Siller-Biuyer volti a consentire la rettifica del bene¹³³.

Nel sistema di common law la collocazione del contratto di costruzione di nave nello schema della vendita comporta che non sussiste un regime specifico per i vizi occulti. Nel diritto inglese i vizi occulti danno luogo ad un “*non conforming delivery*”, ovvero il bene è stato accettato e consegnato al compratore e successivamente si è verificato il vizio.

Ponendo un confronto fra il sistema di civil law e il sistema di common law si deduce che, presentano un certo grado di conformità sia in tema di vizi occultati sia per la mancanza di qualità. Tuttavia, è più protettiva in civil law la posizione del Committente rispetto al Buyer per tutti gli altri vizi, in quanto i contratti tendono a limitare l’obbligo del Costruttore al solo rimedio dell’eliminazione del vizio o difformità.

¹³⁰ F. SICCARDI, *Costruzione di nave, La legge, i contratti, le prassi*, Milano, 2021, p. 382;

¹³¹ G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, Milano, 1997, 2067 pp;

¹³² F. SICCARDI, *Costruzione di nave, La legge, i contratti, le prassi*, Milano, 2021, p. 401;

¹³³ F. SICCARDI, *Costruzione di nave, La legge, i contratti, le prassi*, Milano, 2021, p. 401 ss.;

I rimedi a favore del committente sono presenti anche nel sistema di common law. La Sale of Good Act ha previsto alcune norme in materia di rimedi a favore del compratore nel caso di inadempimento. Nel caso di beni specifici o accertati (rispettivamente specific or ascertained good) il diritto inglese prevede che, la parte adempiente per richiedere una “specific performance” sia subordinata ad una decisione discrezionale da parte della Corte¹³⁴.

I diritti della parte adempiente sono il diritto ad una riduzione del prezzo o al risarcimento del danno. Il sistema di common law prevede un rimedio analogo al nostro, come il risarcimento del danno al quale si farà ricorso se non sia possibile determinare un valore di mercato e il risarcimento sarà stabilito sulla base del costo di rettifica del difetto o vizio. Nel caso di riduzione del prezzo il compratore non è privato del diritto di richiedere il risarcimento se ha subito ulteriore danno.

3. La garanzia per i vizi nel ambito dei contratti e nelle prassi

3.1 I contratti di costruzione usati nella prassi internazionale

Dal coordinato disposto del Codice della Navigazione e dal Codice Civile la disciplina della garanzia per i vizi dell’opera viene fissata nei formulari standard. Anche nei contratti standard viene disciplinato l’ambito della garanzia per i vizi dell’opera, di solito stabilendo che il difetto deve essersi manifestato entro un determinato periodo di tempo dalla consegna deve essere denunciato dal costruttore entro un termine di decadenza. Nei contratti standard è previsto che il cantiere è di solito obbligato a rimediare al vizio, tuttavia è previsto che non è responsabile dei danni dipendenti da tale vizio. In oltre, nei formulari standard vengono fissati i casi in cui il committente ha diritto di ottenere la risoluzione a fronte di inadempimenti del Cantiere Costruttore¹³⁵.

È da tempo osservato come nel ambito della costruzione di nave vi sia una netta divergenza tra la disciplina codicistica della materia e la prassi contrattuale caratterizzata da formulari standard in cui le obbligazioni reciproche sono dettagliatamente regolate.

I formulari contrattuali in uso utilizzano per qualificare il Contratto di Costruzione di Nave una formula coerente con la legge, si tratta del *NEWBUILDCON*¹³⁶ ovvero del formulario di provenienza BIMCO (Baltic and International Maritime).¹³⁷

¹³⁴ F. SICCARDI, *Costruzione di nave, La legge, i contratti, le prassi*, Milano, 2021, p. 378 ss;

¹³⁵ S. M. CARBONE, CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo, Attraverso i casi e le clausole contrattuali*, Torino, 2024, p. 41 ss.;

¹³⁶ F. SICCARDI, *Costruzione di nave, La legge, i contratti, le prassi*, Milano, 2021, p. 36 ss.;

¹³⁷<https://www.bimco.org/news/priority-news/20181115-bimco-standard-ship-repair-contracts-overhauled>

La BIMCO è una delle principali associazioni rappresentative degli armatori a livello mondiale che ha recentemente pubblicato il primo formulario standard per la predisposizione di contratti di trasformazione di nave, ovvero quando i relativi progetti possono limitarsi all'apporto di modifiche minime all'imbarcazione comunque idonee ad alterarne la destinazione. Il *NEWBUILDCON* è l'unico contratto internazionale standard di costruzione navale del settore progettato per l'uso in qualsiasi giurisdizione e per qualsiasi tipo di nave. L'obiettivo di BIMCO nella creazione di *NEWBUILDCON* era quello di bilanciare gli interessi degli armatori e dei costruttori navali in un contratto completo scritto in modo chiaro e ben strutturato che migliorasse le altre forme standard sul mercato. L'ultima edizione di questo contratto è *NEWBUILDCON*, emesso nel 2007. Una formula analoga al *NEWBUILDON* la si può riscontrare anche nella *China Maritime Arbitration Commission*, più comunemente conosciuta con l'acronimo CMAC. La CMAC è un'istituzione permanente di arbitrato internazionale che è caratterizzata dalla risoluzione dell'ammiragliato, controversie marittime, di trasporto, logistiche e altre controversie commerciali concordate tra le parti. CMAC ha rivisto le sue regole di arbitrato per soddisfare le esigenze continuamente diversificate delle pratiche di arbitrato e tenere traccia degli ultimi sviluppi del settore dell'arbitrato internazionale. Dal 1959 il CMAC gestisce una serie di casi marittimi. Nei procedimenti arbitrali CMAC, il tribunale insiste sempre sul fatto di basarsi sui fatti e sul diritto come criterio, di fare riferimento alla prassi internazionale consolidata, di rispettare la libertà contrattuale e di attenersi al principio di imparzialità e di giustizia¹³⁸. Nel ordinamento cinese il contratto di costruzione di nave viene qualificato nell'ambito della vendita.

Un altro ordinamento in cui la costruzione di nave viene qualificata nella vendita è quello norvegese, infatti nella legge norvegese è presente lo *Standard Form Shipbuilding Contract* (SHIP 2000). L'ordinamento norvegese non mantiene la proprietà o il controllo degli impianti di costruzione navale. Negli ultimi 30 anni i cantieri navali norvegesi hanno subito una trasformazione significativa. Dalla costruzione di navi tradizionali i cantieri navali norvegesi si sono spostati nel segmento offshore. Le parti sono libere di scegliere la legge applicabile al contratto. Questa scelta sarà confermata dai tribunali norvegesi, a condizione che l'accordo possa essere dimostrato con ragionevole certezza. Il contratto standard norvegese per la costruzione navale Ship 2000 prevede la legge norvegese come disposizione predefinita, ma non c'è nulla nel contratto che impedisca alle parti di

¹³⁸ CMAC Newsletter, www.cmac.org.cn

modificare la legge applicabile. Si dovrebbe, tuttavia, tenere presente che il contratto standard è redatto in un contesto giuridico norvegese e che nel corso degli anni molte delle disposizioni standard sono state esaminate dai tribunali e dai tribunali arbitrali norvegesi, sviluppando così in una certa misura la giurisprudenza. Ogni volta che le parti desiderano modificare la legge applicabile nel contratto Ship 2000, si consiglia loro di considerare l'applicazione delle varie disposizioni contrattuali nel contesto della legge applicabile alternativa. Anche la nave 2000 è stata redatta per essere compatibile con la legge inglese¹³⁹.

Accanto ai formulari per effetto delle diverse realtà si sono collocati dei contratti detti "su misura", questo per la necessità regolare le varie situazioni che si consolidano nella realtà. Il fenomeno riguarda la committenza più rilevante, come i gruppi di armatori di navi da crociera e soprattutto di yachts. In questi casi l'Armatore chiede di modificare i termini del formulario, soprattutto quando è orientato a favore del Cantiere. In questi casi lo scopo è di ottenere delle condizioni più favorevoli¹⁴⁰.

3.2 Il regime della responsabilità nei contratti di costruzione usati nella prassi internazionale

Nello specifico è bene analizzare il tema della responsabilità nell'ambito dei contratti in uso internazionale e nella prassi consolidata. I contratti in uso internazionalmente prevedono che, il Costruttore abbia l'obbligo di rimediare ai vizi e alle difformità, ma limitando strettamente a tale obbligo la garanzia. In questo modo i contratti in uso internazionale restringono il campo dei rimedi in capo all'Armatore offerti dal regime legale. Da questo si deduce che la responsabilità del Costruttore non è obbiettiva. Secondo tale prospettiva spetterà al Costruttore, ovvero al Builder, a dare la prova della sussistenza di tale evento esonerativo, siamo dunque di fronte ad un caso di colpa presunta¹⁴¹.

I contratti prevedono che, in presenza di difetti o di difformità il Buyer possa rifiutare l'offerta di consegna della nave. Pertanto il Builder è tenuto a rettificare i difetti o procedere ai necessari completamenti prima di rinnovare l'offerta di consegna. Ai sensi di queste regole contrattuali si deduce che i difetti sono rettificabili, in quanto il Costruttore può rimediare. In oltre, è previsto che il Costruttore possa offrire la nave in consegna una seconda volta. Nel caso in cui al momento dell'ispezione finale la nave

¹³⁹ *LEXOLOGI: Cantieristica navale in Norvegia*, www.lexology.com

¹⁴⁰ F. SICCARDI, *Costruzione di nave, La legge, i contratti, le prassi*, Milano, 2021, p. 36;

¹⁴¹ F. SICCARDI, *Costruzione di nave, La legge, i contratti, le prassi*, Milano, 2021, p. 364;

risultasse affetta da vizi gravi e non riparabili, il Buyer è legittimato a risolvere il contratto, in questo caso si verificherebbe una *termination*.

I contratti contemplano questa ipotesi solo per i casi di deficienza oltre la tolleranza delle *performances* della nave, ma ciò non impedirebbe all'Armatore di invocare la soluzione in base alla common law per la presenza di un difetto grave.

In presenza di difetti non essenziali possono sorgere alcuni problemi, che sono risolti non dalle regole contrattuali, ma dalla prassi. Ad esempio, il caso in cui il Cantiere nega che sussista un difetto, l'Armatore in questo caso dovrebbe rifiutare la consegna se non vuole perdere il diritto alla rettifica¹⁴².

Nella prassi, viene firmato un documento denominato '*warranty list*' che è una controdiagnosi con cui le parti danno atto dell'avvenuto accertamento di difetti e/o non conformità che saranno poi equiparati ad eventuali accertamenti successivi. Anche in assenza di uno specifico accordo può risultare possibile al Buyer di far valere un diritto al riguardo, sempre se la condotta del Builder equivale a tacita accettazione dell'esistenza del difetto.

Infine, è bene parlare del contenuto della garanzia nel ambito dei contratti e nelle prassi. L'obbligo di garanzia consiste nell'impiego del Builder di rimediare a proprie spese su qualsiasi difetto provvedendo alle necessarie riparazioni o sostituzioni. Il rimedio consiste in una riparazione e quando è necessario si può estendere alla sostituzione, in tal caso il Builder effettuerà i lavori presso il proprio Cantiere. Tuttavia, è previsto sia nei formulari e nei contratti stipulati ad *hoc*, la possibilità per il Buyer di effettuare i lavori altrove se non è conveniente dirigere la nave al Cantiere Costruttore, oppure nel caso in cui il Builder non possa fornire i mezzi necessari. In tal caso, il Builder ha il diritto di intervenire con i suoi rappresentanti e ha il diritto di ispezionare i lavori¹⁴³.

Nel caso in cui il Builder non esegue le riparazioni illegittimamente, il Buyer può chiedere il risarcimento del danno che equivarrà al costo delle riparazioni. In oltre, è stato deciso che, nel caso in cui il difetto non possa ragionevolmente esser riparato l'Armatore può reclamare il minor valore commerciale della nave, si tratta di una riduzione del prezzo.

Nell'ambito della riduzione del prezzo i contratti prevedono una disciplina particolare che, dispone un rimedio a favore del Buyer, ovvero l'applicazione di una "penale" il cui importo commisurato in base alla gravità dell'inadempimenti. Questa penale funziona

¹⁴² F. SICCARDI, *Costruzione di nave, La legge, i contratti, le prassi*, Milano, 2021, p. 396;

¹⁴³ F. SICCARDI, *Costruzione di nave, La legge, i contratti, le prassi*, Milano, 2021, p. 397 ss.

come una riduzione del prezzo, in oltre prevede un termina finale oltre al quale scatta il diritto alla *termination*¹⁴⁴.

I contratti prevedono clausole di limitazione della garanzia, a tal proposito ci sono alcuni temi specifici. Per quanto riguarda la riduzione del prezzo l'obbligo che assume il Builder in tutti i contratti è quello di riparare i difetti e i danni materiali. Tale difformità può essere interpretata nel senso che, le parti concordano nell'escludere il rimedio alternativo della riduzione del prezzo. L'obbligo assunto dal Builder è quello di giungere ad un adempimento, in tal caso al Buyer è consentito richiedere il risarcimento del danno, nella misura in cui il bene subisce un deprezzamento Questa conclusione è conforme anche ai principi dettati in materia di SOGA¹⁴⁵.

Da considerare che, tutti i contratti delimitano la responsabilità del Builder, in quanto escludono che si possa estendere ai danni indiretti e consequenziali. Ad esempio il caso in cui una tubazione che si frattura che provoca una fuoriuscita del liquido e successivamente un incendio. Da questo specifico caso si deduce che, un conto è l'obbligo di rimediare al vizio ed altro è quello di risponderne delle conseguenze che ne derivano. Tuttavia, i contratti tendono ad escludere tutto ciò che rientra nel caso di una perdita consequenziale. Lo stesso contratto standard per la costruzione di nave, chiamato NEWBUILDCON, prevede l'obbligo del Builder di effettuare riparazioni a qualsiasi difetto causato come conseguenza diretta e immediata¹⁴⁶.

Al fine di tutelare il Builder i contratti prevedono la figura del tecnico di garanzia, ovvero un delegato del Cantiere che rimane a bordo allo scopo di collaborare con equipaggio nella familiarizzazione della nave e nel rimediare i piccoli difetti ed effettuare lavori di manutenzione.

Si può affermare che, l'intenzione del Builder è quella di proteggersi rispetto alle conseguenze del difetto, in oltre la terminologia utilizzata porta a ritenere che lo scopo sia quello di escludere alcuni voci tipicamente associate al manifestarsi del danno. Al di là del danno, ci si chiede dove la limitazione cessa di operare. A tal proposito la case law sembra aver posto un confine alla responsabilità del Builder, da escludere il danno indiretto o consequenziale¹⁴⁷. Nel nostro ordinamento di civil law l'esclusione dei danni

¹⁴⁴ F. SICCARDI, *Costruzione di nave, La legge, i contratti, le prassi*, Milano, 2021, p. 401 ss;

¹⁴⁵ F. SICCARDI, *Costruzione di nave, La legge, i contratti, le prassi*, Milano, 2021, p. 403 ss.;

¹⁴⁶ F. SICCARDI, *Costruzione di nave, La legge, i contratti, le prassi*, Milano, 2021, p. 401 ss.;

¹⁴⁷ F. SICCARDI, *Costruzione di nave, La legge, i contratti, le prassi*, Milano, 2021, p. 409 ss.;

conseguenziali include quei danni che dipendono dal difetto, incidono su altre parti della nave e causano perdite economiche.

CAPITOLO TERZO

DECADENZA E PRESCRIZIONE DELLA GARANZIA PER VIZI

1. Denuncia e prescrizione nel contratto di appalto (Codice Civile)

Nel Codice Civile l'articolo 1667 comma 2¹⁴⁸ prevede che il Committente deve, a pena di decadenza, denunciare all'Appaltatore il vizio occulto entro sessanta giorni dalla scoperta. Le norme sulla denuncia non si applicano ai vizi palesi, in quanto essi devono essere fatti valere in sede di verifica e di accettazione dell'opera al momento della consegna. In generale, la decadenza è l'istituto giuridico, per il quale (per esigenza di certezza dei rapporti giuridici) un diritto, un potere o una facoltà non possono più essere esercitati dopo il decorso di un termine stabilito¹⁴⁹. È dunque, la perdita della possibilità di portare a compimento un atto poiché non è stato compiuto entro un termine perentorio. Nel nostro caso, il Committente deve denunciare il vizio occulto entro il termine perentorio di sessanta giorni e il mancato rispetto di questo termine porterà all'estinzione della sua posizione giuridica.

L'Appaltatore può sollevare eccezione sulla tempestività della denuncia, in questo caso spetterà al Committente provare la tempestività dell'avvenuta denuncia. È abbastanza semplice per il Committente dare una prima prova della tempestività della denuncia, ma sarà più difficile provare che il vizio non era palese al momento della verifica o dell'accettazione. Importante precisare che la denuncia non è necessaria se entro 60 giorni viene proposta azione giudiziaria di responsabilità e non è necessaria neanche nel caso in cui l'Appaltatore occulti o riconosca i vizi¹⁵⁰.

Per quanto riguarda la prescrizione il comma 3 del articolo 1667 Cod. Civ.¹⁵¹ disciplina che le azioni di responsabilità speciale verso l'Appaltatore si prescrivono in due anni, questo vale sia per l'eliminazione del vizio, per la riduzione del prezzo, la risoluzione e anche per l'azione di risarcimento dei danni. Il termine di due anni decorre dal giorno

¹⁴⁸ Art. 1667 comma 2 Cod. Civ. *Diffornità e vizi dell'opera* " *Il committente deve, a pena di decadenza, denunciare all'appaltatore le diffornità o i vizi entro sessanta giorni dalla scoperta. La denuncia non è necessaria se l'appaltatore ha riconosciuto le diffornità o i vizi o se li ha occultati* ".

¹⁴⁹ Enciclopedia Giuridica Treccani

¹⁵⁰ F. SICCARDI, *Costruzione di nave, La legge, i contratti, le prassi*, Milano, 2021, p. 368;

¹⁵¹ Art. 1667 comma 3 Cod. Civ. *diffornità e vizi dell'opera* " *L'azione contro l'appaltatore si prescrive in due anni dal giorno della consegna dell'opera. Il committente convenuto per il pagamento può sempre far valere la garanzia, purché le diffornità o i vizi siano stati denunciati entro sessanta giorni dalla scoperta e prima che siano decorsi i due anni dalla consegna* ".

della consegna ed in caso di successive conseguenze parziali dalla durata dell'ultima consegna. Nello specifico per i vizi palesi il termine decorre dal giorno in cui è stata sollevata la riserva, mentre per i vizi occulti il termine decorre solo dalla consegna anche se l'accettazione è avvenuta prima, questo in quanto il Committente non ha la possibilità di scoprire i vizi occulti prima della consegna¹⁵².

Da osservare dunque che, il termine di durata della garanzia non coincide con la prescrizione del diritto conferito dall'articolo 1667. Cod. Civ., anzi nella pratica è stipulato in misura differente per un tempo minore. Ne deriva che, denunciando un vizio occulto nel termine di 60 giorni il relativo diritto potrà essere fatto valere entro il termine finale di prescrizione.

Secondo Gino Gorla¹⁵³ il patto contrattuale con cui si fissa in un anno o sei mesi la durata della garanzia non ha a che vedere con il termine biennale di prescrizione stabilito dalla legge. La durata della garanzia non regola da norme imperative di ordine pubblico e può essere allungata o accorciata dall'accordo delle parti. Anche la durata della garanzia è di un anno, ma ciò non vuol dire che venga alterato o modificato il termine di prescrizione in quanto resterà sempre fissato se il contratto è regolato dal articolo 1667 Cod. Civ. il costruttore sarà sempre responsabile, nel termine di prescrizione di due anni, del vizio scoperto nel periodo di garanzia e denunciato nel termine di decadenza.

Se l'Appaltatore provvede ad eliminare il vizio tempestivamente denunciato, ci si chiede cosa accade se il vizio si manifesta nuovamente. L'opinione prevalente è che riprende una nuova prescrizione dal momento in cui la cosa viene riconsegnata, ai sensi l'articolo 1667 Cod. Civ.¹⁵⁴.

Dunque, da queste ultime considerazioni emerge che, per i vizi e le difformità riscontrati prima della consegna, nonché quelli occulti denunciati entro i termini, risponde sempre l'Appaltatore mediante la loro eliminazione oppure in termini di riduzione del corrispettivo e seconda della richiesta del committente. In oltre, il Committente può chiedere la risoluzione del contratto qualora i difetti della costruzione siano tali per cui essa risulti inadatta alla sua destinazione¹⁵⁵.

¹⁵² F. SICCARDI, *Costruzione di nave, La legge, i contratti, le prassi*, Milano, 2021, p. 268 ss;

¹⁵³ GORLA, *Durata della garanzia nel contratto di costruzione di nave e termine di prescrizione dell'azione di responsabilità contro il Costruttore*, in Riv. Dir. Nav. 1961, I, p. 16;

¹⁵⁴ G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, I, tomo II, Milano, 1997, p. 1269 ss;

¹⁵⁵ A. ANTONINI, *Trattato breve di diritto marittimo, Le obbligazioni e la responsabilità nella navigazione marittima*, Volume III, Milano, 2010, 30 p;

In ogni caso l'Appaltatore dovrà risarcire i danni indiretti cagionati dal vizio o dalle difformità in caso di propria colpa ai sensi del articolo 1668 Cod. Civ.¹⁵⁶, ma non potrà essere ritenuto responsabile dei vizi e dei difetti per quelle parti dell'opera che non rientrano nell'oggetto del contratto, in particolare quando il committente abbia provveduto alla fornitura direttamente¹⁵⁷.

Da questa ultima considerazione emerge che dal articolo 1668 del Cod. Civ. l'Appaltatore può eliminare egli stesso il vizio o le difformità *'' Il committente può chiedere che le difformità o i vizi siano eliminati a spese dell'appaltatore, oppure che il prezzo sia proporzionalmente diminuito, salvo il risarcimento del danno nel caso di colpa dell'appaltatore ''*¹⁵⁸. La dottrina prevalente ritiene che il Committente non possa far eliminare i vizi e i difetti dall'appaltatore e limitarsi a chiedere il rimborso, in quanto il Committente dovrebbe eseguire prima l'azione di cognizione per l'eliminazione a sua cura dei difetti e poi chiedere l'esecuzione forzata dell'obbligo di fare a spese del condannato, ma a mezzo dell'opera di altri. Il Committente potrebbe richiedere il rimborso da quanto da lui dovuto corrispondere al terzo, in quanto potrebbe esercitare solamente l'azione surrogatoria. Nel caso in cui il Committente facesse riparare, sul rifiuto dell'appaltatore, l'opera difettosa da altri senza attendere l'esito finale di tale sequela processuale perderebbe il diritto ad ottenere l'eliminazione diretta. In quest'ultimo caso il committente potrebbe solamente richiedere la riduzione del prezzo, per cui una simile procedura arrecherebbe al Committente un danno irrecuperabile¹⁵⁹.

La giurisprudenza adotta una tesi favorevole nei confronti del Committente in quanto afferma che l'articolo 1668 del Cod. Civ. concede un rimedio autonomo nel ambito della speciale materia dell'appalto. A tal proposito al Committente viene riconosciuto il diritto di ottenere la condanna dell'Appaltatore al rimborso delle spese dell'eliminazione del vizio o difformità effettuata da altri sul rifiuto dell'Appaltatore.

¹⁵⁶ Art. 1668 Cod. Civ. Contenuto della garanzia per difetti dell'opera *'' Il committente può chiedere che le difformità o i vizi siano eliminati a spese dell'appaltatore, oppure che il prezzo sia proporzionalmente diminuito, salvo il risarcimento del danno nel caso di colpa dell'appaltatore ''*.

¹⁵⁷ A. ANTONINI, *Trattato breve di diritto marittimo, Le obbligazioni e la responsabilità nella navigazione marittima*, Volume III, Milano, 2010, 30 p;

¹⁵⁸ Art. 1668 Cod. Civ. Contenuto della garanzia per difetti dell'opera *'' Il committente può chiedere che le difformità o i vizi siano eliminati a spese dell'appaltatore, oppure che il prezzo sia proporzionalmente diminuito, salvo il risarcimento del danno nel caso di colpa dell'appaltatore ''*.

¹⁵⁹ G. RIGHETTI G, *Trattato di diritto marittimo*, I, tomo II, Milano, 1997, 1269 ss;

2. Il regime nel contratto di costruzione di nave (Codice della Navigazione)

Il regime del Codice della Navigazione prevede che al Contratto di Costruzione di nave si applicano le norme che regolano il contratto d'appalto¹⁶⁰. È bene ricordare che, il diritto della navigazione nel suo complesso deve considerarsi diritto speciale rispetto al diritto generale, poiché la materia della navigazione è disciplinata attraverso un complesso organico di norme coordinate che si colloca appunto in posizione speciale rispetto alla disciplina generale.

Fra le norme speciali l'articolo 240 del Codice della Navigazione disciplina la responsabilità del costruttore *“L'azione di responsabilità contro il costruttore per le difformità ed i vizi occulti si prescrive col decorso di due anni dalla consegna dell'opera”*, il secondo comma recita *“ Il committente che sia convenuto per il pagamento può sempre far valere la garanzia, purché abbia entro il predetto termine denunciata la difformità o il vizio ”*¹⁶¹.

Le norme del Codice dedicate alla disciplina del Contratto di costruzione fissa in due anni il termine prescrizione per l'azione di garanzia per vizi e difformità dell'opera, in oltre prevede la necessità del consenso del committente affinché il costruttore possa procedere al varo ai sensi del articolo 243 del Cod. Nav¹⁶². L'articolo 240 Cod. Nav. prevede espressamente il medesimo termine biennale sia per la decadenza sia per la denuncia, quanto per la prescrizione dell'azione di responsabilità contro il costruttore per le difformità e i vizi occulti. Il termine di due anni decorre dalla data della consegna dell'opera¹⁶³. L'Armatore convenuto per il pagamento del prezzo può sempre far valere la garanzia purché abbia denunciato le difformità o il vizio entro il termine predetto¹⁶⁴.

Se confrontiamo l'articolo 1667 Cod. Civ. con l'articolo 240 Cod. Nav. emerge che quest'ultimo non riproduce né richiama il secondo comma del articolo 1667 Cod. Civ.

¹⁶⁰ F. SICCARDI F, *Costruzione di nave, La legge, i contratti, le prassi*, Milano, 2021, p. 368 ss;

¹⁶¹ Art. 240 Cod. nav. Responsabilità del costruttore *“ L'azione di responsabilità contro il costruttore per le difformità ed i vizi occulti si prescrive col decorso di due anni dalla consegna dell'opera. 2. Il committente che sia convenuto per il pagamento può sempre far valere la garanzia, purchè abbia entro il predetto termine denunciata la difformità o il vizio ”*.

¹⁶² Art. 243 Cod. nav. Varo della nave *“Il costruttore non può varare la nave senza il consenso del committente o della maggioranza dei committenti. Il giorno e l'ora del varo, fissati in seguito a tale consenso, devono essere preventivamente comunicati all'ufficio ove la nave in costruzione è iscritta. In caso di ritardo ingiustificato nella prestazione del consenso, l'ufficio predetto può, su richiesta dell'interessato, autorizzare il varo ”*.

¹⁶³ S. M. CARBONE, CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo, Attraverso i casi e le clausole contrattuali*, Torino, 2024, 416 pp;

¹⁶⁴ F. SICCARDI, *Costruzione di nave, La legge, i contratti, le prassi*, Milano, 2021, 368 ss;

È stata avanzata la tesi secondo cui l'articolo 240 Cod. Nav. debba essere interpretato nel senso che con esso il legislatore abbia inteso riprodurre il disposto del terzo comma del articolo 1667 Cod. Civ., in quanto definisce che l'azione contro l'Appaltatore si prescrive in due anni dal giorno della consegna dell'opera, mentre resterebbe valido il termine di decadenza di sessanta giorni come disposto dal secondo comma¹⁶⁵.

La dottrina maggioritaria¹⁶⁶ ritiene invece che con l'articolo 240 del Cod. Nav. si sia inteso apportare una deroga al regime del articolo 1667 comma 2 e 3 del Codice Civile, allineando il termine di decadenza per la denuncia dei vizi dai 60 giorni dalla scoperta ai due anni dalla consegna come previsti per la prescrizione. Quindi, il termine di due anni dalla consegna viene a fungere da termine di decadenza lungo per la denuncia dei vizi e delle difformità, e da termine di prescrizione breve per l'azione di responsabilità¹⁶⁷. Lefebvre D'Ovidio e Pescatore motivano tale deroga sulla considerazione che la nave, al momento della scoperta del vizio, può trovarsi lontana dal luogo di costruzione, rendendo più difficile le necessarie constatazioni tecniche successive alla denuncia. Giustificazione valida all'epoca della codificazione, ma non oggi che ci troviamo in un'epoca di comunicazione e organizzazione amplissima¹⁶⁸.

Il contenuto legale della garanzia per i vizi dell'opera è quello previsto dal diritto civile per l'appalto, compreso il termine di prescrizione di due anni dalla consegna.

In fine, è stato discusso se la nave in costruzione possa essere oggetto di un'azione di responsabilità verso il Costruttore se entro dieci anni presenta pericolo di gravi difetti di costruzione appunto. Per tale ragione è bene esaminare l'articolo 815 del Codice Civile in quanto stabilisce che i beni mobili iscritti in pubblici registri sono soggetti alle disposizioni che li riguardano e, in mancanza alle disposizioni relative ai beni mobili, nonché all'art. 1669 del Cod. Civ., il quale impone l'onere della denuncia dei gravi difetti entro un anno dalla loro scoperta, nello specifico si riferisce ad edifici o altre cose mobili di lunga durata. Ai sensi di tale articolo se nel corso di dieci anni dal compimento, il bene mobile presenta evidente pericolo di rovina o gravi difetti, l'appaltatore è responsabile nei confronti del committente, purché sia fatta la denuncia entro un anno dalla scoperta. È stata avanzata dalla giurisprudenza la tesi secondo cui l'articolo 1669 Cod. Civ. sarebbe

¹⁶⁵ Sostenuta da Gino Gorla *Durata della garanzia nel contratto di costruzione di nave e termine di prescrizione dell'azione di responsabilità contro il Costruttore*, in Riv. Dir. Nav. 1961, I, 16

¹⁶⁶ F. BERLINGIERI *La clausola di garanzia nei contratti di costruzione di nave*, in *Dir. Mar.*, 1963, 155 ss; Righetti, *Trattato*, I, 2, 1270.

¹⁶⁷ G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, I, tomo II, Milano, 1997, p. 1270;

¹⁶⁸ G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, I tomo II, Milano, 1997, p. 1275;

applicabile alle nave in quanto bene mobile registrato. Tale impostazione viene respinta dalla dottrina in quanto viene affermato che l'articolo 1669 Cod. Nav. non è suscettibile di applicazione analogica.

3. Decadenza e prescrizione nei Contratti di uso internazionale

Passiamo ora alla disciplina della garanzia per vizi e difformità secondo l'attuale prassi contrattuale. Tutti i formulari adottati nella pratica affrontano il problema, disciplinando in modo diverso a seconda delle diverse tradizioni giuridiche, il che è coerente che con la disciplina internazionale privatistica¹⁶⁹.

Il Formulario AWES prevede che i vizi non riconoscibili alla consegna devono essere riparati dal costruttore se divengono apparenti entro un determinato periodo di tempo convenuto sull'accordo delle parti, a decorrere dalla consegna, purché la denuncia venga fatta per iscritto entro un mese dalla scoperta. È esclusa la garanzia per le pattuizioni e i rivestimenti, come i danni consequenziali¹⁷⁰.

In una sentenza della Corte di Cassazione¹⁷¹, in forza del richiamo dell'articolo 241 Cod. Nav. precisa che al contratto di costruzione di nave si applicano le norme che regolano il contratto d'appalto, alla stregua delle quali, quando oggetto del contratto sia un bene mobile da prodursi con materiale fornito dall'appaltatore, *'il bene stesso passa in proprietà del committente a costruzione ultimata'*, consegnata ed accertata, realizzandosi *'nel momento finale del processo esecutivo del contratto'*, ovvero al momento dell'accettazione. In effetti, i formulari standard adottati nella pratica affrontano espressamente il problema, disciplinando in modo diverso a seconda delle diverse tradizioni giuridiche, il che segue la disciplina internazionale privatistica. Infatti il formulario AWES prevede la progressiva acquisizione della proprietà in capo al committente in proporzione alle rate versate, ovvero che questo diventi proprietario fin dal pagamento della prima rata (Formulario AWES, terza opzione), o che abbia la proprietà come garanzia per le rate di prezzo pagate (Formulario AWES, prima opzione). Il sistema più semplice è che il Cantiere costruttore rimane proprietario del bene fino al momento della consegna al committente (Formulario AWES, seconda opzione). In altri casi, la restituzione delle rate di prezzo versato dal committente in caso di risoluzione per

¹⁶⁹ S. M. CARBONE, CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo, Attraverso i casi e le clausole contrattuali*, Torino, 2024, p. 39;

¹⁷⁰ G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, I, tomo II, Milano, 1997, p. 1271; A. ANTONINI, *Trattato breve di diritto marittimo, Le obbligazioni e la responsabilità nella navigazione marittima*, Volume III, Milano, 2010; p. 31;

¹⁷¹ Cass., 7 febbraio 1996 n. 984, in *Giust. Nav.*, 1996, p. 376

inadempimento del costruttore viene garantita da una banca, spesso con un contratto autonomo di garanzia. quest'ultima soluzione tutela maggiormente il committente, soprattutto nel caso di fallimento del Cantiere in quanto è poco conveniente essere proprietari di una nave solo parzialmente costruita ed immobilizzata presso un Cantiere fallito¹⁷².

In fine, il formulario AWES esclude la possibilità per il costruttore di apportare modifiche e concede al Committente il diritto di chiedere solo modifiche minime, che non alterino i lavori e le parti, in questa circostanza, dovranno concordare sulla revisione del prezzo conseguente a tali lavori¹⁷³.

Il Formulario SAJ all'articolo 9 limita la garanzia ai difetti scoperti entro dodici mesi dalla consegna purché ne sia fatta denuncia per iscritto con loro indicazione specifica. Da precisare che, anche i difetti scoperti prima della scadenza del termine di garanzia di dodici mesi il termine massimo previsto per la denuncia non va oltre i trenta giorni dalla scadenza predetta. In oltre, viene esclusa ogni garanzia per i disegni difettosi¹⁷⁴.

Per il Formulario N.N.C i difetti scoperti in corso di costruzione devono essere denunciati immediatamente, mentre quelli scoperti durante le prove entro 24 ore dal loro completamento¹⁷⁵. Sono compresi nella garanzia i vizi e difformità dovuti a progetti difettosi, costruzione inadeguata, vizio di materiale e danni da ripercussioni su altre parti della nave¹⁷⁶. Le denunce vanno fatte per iscritto, in oltre viene fissato un termine massimo di garanzia che copre solo i difetti scoperti entro tale termine.

Secondo la garanzia prevista dal Formulario MARAD¹⁷⁷ il committente deve denunciare i vizi coperti da garanzia, ovvero i difetti scoperti entro sei mesi dalla consegna ed entro trenta giorni dalla scadenza della garanzia, ma vengono esclusi i danni consequenziali¹⁷⁸. Per la denuncia dei vizi sotto garanzia è previsto il termine ultimo di trenta giorni dalla scadenza della garanzia, mentre se la nave è in navigazione il termine di 30 giorni viene calcolato dalla fine del viaggio¹⁷⁹. Nello specifico si tratta di un'agenzia responsabile del

¹⁷² S. M. CARBONE, CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo, Attraverso i casi e le clausole contrattuali*, Torino, 2024, p. 39;

¹⁷³ M. CARBONE, CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo, Attraverso i casi e le clausole contrattuali*, Torino, 2024, p. 41;

¹⁷⁴ G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, I, tomo II, Milano, 1997, 1271 p;

¹⁷⁵ G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, I, tomo II, Milano, 1997, 1271 p

¹⁷⁶ A. ANTONINI, *Trattato breve di diritto marittimo, Le obbligazioni e la responsabilità nella navigazione marittima*, Volume III, Milano, 2010, 31 p;

¹⁷⁷ MARAD (Amministrazione marittima, Us Maritime Administration)

¹⁷⁸ A. ANTONINI, *Trattato breve di diritto marittimo, Le obbligazioni e la responsabilità nella navigazione marittima*, Volume III, Milano, 2010, 31 p;

¹⁷⁹ G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, I, tomo II, Milano, 1997, 1271 ss;

sistema di trasporto per vie navigabili degli Stati Uniti. L'Amministrazione Marittima è impegnata a sostenere gli aspetti tecnici dell'infrastruttura di trasporto marittimo americano¹⁸⁰.

È da chiedersi se la disciplina convenzionale sopra riassunta sia valida secondo la legge italiana. Il problema sorge sulla modificabilità del regime legale in precedenza illustrato e sulla normativa in materia di prescrizione. Nel ambito della prassi contrattuale è importante la libera disponibilità delle parti e non si ravvisa alcun ostacolo di ordine pubblico.

Nel precedente capitolo è stato analizzato che la garanzia per vizi e difformità sarebbe da intendersi in senso tecnico, ossia un'autonomia imposta dalla legge porta ad affermare la piena validità delle clausole, le quali limitano l'ambito della garanzia. Quindi, la garanzia legale può essere ampliata o limitata o esclusa. Il committente può rinunciare espressamente alla garanzia. Va in oltre osservato che, essendo la prestazione della garanzia per vizi dovuta per legge, deve ritenersi che tali clausole restrittive o esclusive della garanzia medesima ricadono nel nostro ordinamento negli articoli 1341 e 1342 del Codice Civile, che implica l'approvazione specifica per iscritto¹⁸¹.

Il problema della validità di tali pattuizioni va visto sotto l'aspetto della loro relazione con il regime legale della prescrizione e della decadenza. Per quanto concerne la decadenza i termini della denuncia possono essere validi, in quanto alle parti è dato di modificare il regime legale della decadenza. Nello specifico il termine dalla scoperta previsto dall'AWES è di norma un termine sufficiente, anche la disposizione del SAJ è non più tardi di trenta giorni. Sono presenti perplessità dalla dottrina per le previsioni del N.N.C, non tanto per la denuncia in corso di costruzione, più che altro per le 24 ore dopo il completamento delle prove per gli otto giorni dopo la scadenza¹⁸².

È bene precisare che nei contratti standard viene disciplinato l'ambito della garanzia per i vizi dell'opera stabilendo che il difetto deve essersi manifestato entro un determinato periodo dalla consegna e deve essere denunciato al costruttore entro un termine di decadenza. Il cantiere è di solito obbligato ad eliminare il vizio, ma non è responsabile dei danni dipendenti da tale vizio. In ordine a queste ultime considerazioni dottrina e giurisprudenza hanno opinioni discordanti in ordine al problema della compatibilità con

¹⁸⁰ Maritime Administration, www.maritime.dot.gov

¹⁸¹ G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, I, tomo II, Milano, 1997, p. 1272;

¹⁸² G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, I, tomo II, Milano, 1997, p. 1273;

l'articolo 240 Cod. Nav.¹⁸³. Da una parte alcuni ritengono che il termine di prescrizione di due anni fissi in modo inderogabile anche la durata del periodo di garanzia, per tanto le clausole che prevedono al riguardo termini di decadenza ridotti rispetto ai anni sarebbero nulle. Sia nel campo nazionale che nel campo internazionale introdurre nei contratti di costruzione di nave clausole che limitano la garanzia per un periodo di tempo più breve di due anni dovrebbe considerarsi nulla e priva di ogni effetto giuridico. È chiaro che il Committente, qualora abbia impedito il verificarsi della decadenza compiendo in tempo utile gli atti previsti, può proporre azione di responsabilità nel termine di due anni a partire dalla consegna della nave¹⁸⁴.

4. L'applicazione giurisprudenziale della disciplina speciale

Un esempio delle difficoltà applicative della disciplina speciale è dato dalla decisione del Tribunale di Bologna¹⁸⁵ nella quale era in discussione l'applicabilità dell'articolo 240 Cod. Nav. Nel caso di specie un cittadino venezuelano acquista uno yacht con la società statunitense *La. Capital* nel concessionario di vendita venezuelano *FE. Yacht Spa*. Poco dopo avvenuta la compravendita lo yacht presenta dei vizi, come l'entrata di acqua nella sala macchine e altri problemi strutturali. Il concessionario FE. riconosce la presenza dei vizi e interviene, ma inutilmente. Per questi motivi *Bu. Lu* e *La. Capital* presentano ricorso al Tribunale di Bologna e si costituiscono come parte attrice nella causa convenendo in giudizio il concessionario FE. In via principale la parte attrice chiede la risoluzione del contratto di compravendita e in via subordinata chiedono che il concessionario FE. sia condannato a riparare lo yacht a proprie spese, in ogni caso condanna il concessionario al risarcimento del danno.

La parte attrice invoca l'applicabilità del articolo 240 Cod. Nav. al caso di specie. Tuttavia, il Tribunale ritiene che non esso non trovi applicazione al caso di specie, in quanto le parti avevano concluso un contratto di compravendita e l'articolo 240 Cod. Nav. si applica nel caso in cui il Committente abbia commissionato la costruzione della nave al costruttore ad immagine di un contratto d'appalto.

¹⁸³ Art. 240 Cod. Nav. Responsabilità del costruttore “L'azione di responsabilità contro il costruttore per le difformità ed i vizi occulti si prescrive col decorso di due anni dalla consegna dell'opera. Il committente che sia convenuto per il pagamento può sempre far valere la garanzia, purché abbia entro il predetto termine denunciata la difformità o il vizio”.

¹⁸⁴ S. M. CARBONE, CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo, Attraverso i casi e le clausole contrattuali*, Torino, 2024, p. 41 ss.;

¹⁸⁵ Tribunale di Bologna n. 1913/2017, Dejure

Un'altra sentenza che tratta delle difficoltà applicative della disciplina speciale è la sentenza della Corte di Cassazione¹⁸⁶ nella quale viene messo in discussione l'applicabilità dell'articolo 240 Cod. Nav.¹⁸⁷ Nel caso di specie *V.E e S.L* avevano dato in appalto alla società *Costruzioni Navali Tigullio s.r.l* la costruzione di uno yacht. Tuttavia, l'imbarcazione presentava da subito vizi e difformità e per queste ragioni *VE* e *S.L* convengono in giudizio la società *Costruzioni Navali Tigullio s.r.l*, domandando l'accertamento dei vizi e dei difetti di costruzione dell'opera e l'accertamento della responsabilità della società costruttrice. *Costruzioni Navali Tigullio* si costituiva eccependo preliminarmente la decadenza e la prescrizione della garanzia per i vizi a norma dell'articolo 1667 Codice Civile e denunciando la nullità e l'inefficacia delle operazioni svolte dal consulente in sede di accertamento tecnico preventivo. Il Tribunale dichiara la società di costruzione responsabile dei danni e la condanna al risarcimento dei danni. *Costruzioni Navali Tigullio* impugna la sentenza del Tribunale e propone appello. La Corte d'Appello accoglie la domanda principale presentata da *Costruzioni Navali Tigullio*, ma respinge la domanda incidentale proposta da *V.E e S.L*. La sentenza della Corte d'appello viene impugnata per Cassazione da *V.E* e da *S.L*, i quali propongono ricorso basato su tre motivi.

Nei tre motivi della decisione la parte attrice lamenta la violazione e falsa applicazione degli articoli 1667 e 1668 Codice Civile e degli articolo 240 e 241 del Codice della Navigazione. La parte attrice ritiene che l'articolo 240 Cod. Nav. prevede esclusivamente una prescrizione breve, che si compie in due anni dalla consegna e non la decadenza per omessa denuncia dei vizi, quindi ritengono che nel caso di specie La Corte di Cassazione ritiene che nel caso di specie bisogna applicare l'articolo 240 Cod. Nav. con riferimento ai termini di decadenza e di prescrizione, precisando che il termine biennale decorre dalla data consegna ed è previsto anche per la denuncia dei vizi. La Corte afferma che, in base all'articolo 240 Cod. Nav.¹⁸⁸ all'acquirente dell'imbarcazione decade il diritto di far valere la responsabilità del costruttore per vizi e difformità se questi non vengono denunciati entro due anni dalla consegna. La Corte ritiene che la prescrizione si è prodotta in quanto il termine biennale non è stato rispettato.

¹⁸⁶ Cass. Civ., Sez II, n. 18757/2016, One legale

La sentenza del Tribunale di Lecce¹⁸⁹ tratta dell'applicazione del articolo 240 Cod. Nav. con uno specifico riferimento ai vizi occulti. Il caso di specie riguarda la costruzione di un motopeschereccio che presenta vizi e difformità due anni dopo aver eseguito il varo della nave. La parte attrice cita due sentenze della Suprema Corte¹⁹⁰ secondo cui, in caso di vizi occulti, il termine di prescrizione per l'esercizio dell'azione di garanzia decorrerebbe dalla data della relativa scoperta. Nello specifico, la prima sentenza che viene citata è la pronuncia della Corte di Cassazione n. 19757/2011 dove afferma che nel caso di vizi occulti, o non conosciuti dal committente, il termine di prescrizione dell'azione di garanzia decorre dalla data della scoperta dei vizi, scoperta acquisita dal giorno in cui il committente consegua un apprezzabile grado di conoscenza oggettiva della gravità dei difetti, in oltre la Corte sottolinea che ai sensi del articolo 1667 comma 2 Cod. Civ. il committente è esonerato dall'obbligo di denunciare i vizi e le difformità dell'opera nel caso in cui l'appaltatore abbia dolosamente occultato vizi e difformità.

Nella seconda sentenza¹⁹¹ citata viene analizzata la questione della decorrenza del termine di un anno per la denuncia del pericolo di rovina o di gravi difetti nella costruzione di un immobile. In questo caso, l'articolo 1669 Cod. Civ. prevede che l'appaltatore sia responsabile nei confronti del committente, purché denunci i vizi entro un anno dalla scoperta. In questa sentenza i giudici di legittimità hanno individuato che il termine, che la norma fa decorrere dalla scoperta, è da individuare nel giorno in cui il committente consegua un apprezzabile grado di conoscenza oggettiva della gravità dei difetti.

Il Tribunale di Lecce riscontra che le due sentenze citate dall'attore non possono essere applicati al contratto di costruzione di nave, in quanto l'articolo 240 Cod. Civ. dispone che l'azione di responsabilità contro il costruttore per le difformità e i vizi occulti che la nave presenta si prescrive in due anno dalla consegna. Dai fatti di causa emerge che il varo del motopeschereccio è avvenuto nel anno 1998 e l'azione di garanzia per i vizi riscontrati è stata esperita con atto di citazione notificato nel 2001, dunque il termine biennale di prescrizione era decorso e la domanda non può essere accolta dal Tribunale.

¹⁸⁹ Tribunale Lecce n.1/2013, Dejure

¹⁹⁰ Cass. n.19757/2011; Cass. n.2460/2008

¹⁹¹ Cass, n. 2460/2008

4.1 Il contratto di riparazione di nave

Nel caso in cui la nave non sia più adatta all'uso a cui è destinata l'ufficio d'iscrizione della nave fissa al proprietario un termine per l'esecuzione dei lavori occorrenti alla riparazione¹⁹². Nello specifico il contratto di riparazione è un contratto legalmente vincolante che specifica i servizi da fornire, i termini di pagamento e le condizioni generali del lavoro di riparazione.

Il Lodo arbitrale, in un caso di danni consequenziali nel contratto di costruzione, definisce che *una riparazione non consiste nella semplice fornitura del nuovo pezzo in sostituzione di quello rotto, bensì comprende tutti gli smontaggi, verifiche, rimontaggi ed eventuali altri rinnovi per eliminare ogni difetto o deficienza*".¹⁹³ Nel caso di specie la società Ansaldo ha eseguito delle riparazioni sulla nave "*Francesco Crispi*". La società Ansaldo era stata commissionata dalla società armatrice San Francesco per la costruzione della nave "*Francesco Crispi*", successivamente, durante una traversata atlantica la nave presenta dei difetti, in particolare il motore non funzionava regolarmente. Ansaldo sostiene che il difetto riscontrato, quindi da riparare gratuitamente come stabilito dal contratto di costruzione di nave stipulato tra le parti, riguarda nello specifico la traversa del cilindro, mentre le rotture che si sono verificate nelle altre parti del motore sono danni consequenziali per le quali il contratto esonera il costruttore da qualsiasi responsabilità. La San Francesco ritiene, invece, che il motore rappresenta un'unità inscindibile. L'Arbitro, dopo aver eseguito un'indagine di carattere tecnico sulle riparazioni necessarie, ha ritenuto che tutte le riparazioni eseguite dalla società Ansaldo fossero indispensabili per eliminare ogni difetto e che le spese non dovevano essere rimborsate dalla società San Francesco. Lo stesso consulente tecnico ha però rilevato che l'Ansaldo ha incontrato delle spese extra che furono sostenute solo per affrettare le riparazioni nell'interesse dell'armatore e di esse l'Ansaldo ha diritto di essere rimborsata dalla San Francesco. Questo Lodo chiarisce l'interpretazione che deve essere data alla espressione "danni consequenziali" molto frequentemente usata nei contratti di costruzione di nave sia italiani che inglesi. Tale espressione è propria della terminologia contrattuale anglosassone, ed è stata introdotta nei formulari contrattuali comunemente in uso in Italia in

¹⁹² Art. 161 Cod. Nav. Riparazione o demolizione per ordine dell'autorità d'ufficio "*Quando, a giudizio del Registro italiano navale o dell'ispettorato compartimentale ovvero, per le navi e i galleggianti del servizio dei porti, della commissione prevista dal regolamento, la nave non sia più adatta all'uso cui è destinata, l'ufficio d'iscrizione della nave fissa al proprietario un termine per l'esecuzione dei lavori occorrenti alla riparazione o per la destinazione della nave stessa ad altro uso previsto dalla legge*".

¹⁹³ Lodo arbitrale 31 agosto 1960, *Rivista Il diritto marittimo* anno 1960, p. 566

evidente derivazione da formulari inglesi, nei quali si esclude, nella clausola di garanzia, la responsabilità del costruttore per i «*consequential damages occasioned by any defects*» ai cui la garanzia si estende. Appare chiaro che il costruttore risponde non solo del difetto, ma anche dei danni che direttamente derivano dal difetto medesimo. Dunque, il costruttore risponde, anche senza la previsione esplicita contenuta nei formulari anglosassoni, proprio per avere escluso la estensione della garanzia ai danni consequenziali¹⁹⁴.

In un'altra pronuncia del Lodo Arbitrale emerge che per il tempo in cui la nave è rimasta ferma a seguito di una riparazione dei vizi e difformità il termine di garanzia deve essere sospeso. Invero, l'articolo 1668 Cod. Civ., in caso di vizi e difformità dell'opera, conferisce al Committente la facoltà di chiedere la risoluzione del contratto e l'eliminazione dei vizi e delle difformità¹⁹⁵.

In oltre, in una pronuncia della Corte di Cassazione del 1955 viene riconosciuto che «*il cantiere navale non è un semplice esecutore degli ordini del Committente, ma il tecnico cui è affidata la buona riuscita dell'impresa, non dovendo egli limitarsi ad usare senz'altro i materiali eventualmente prestatigli per la buona riuscita dell'opera, ma dovendo altresì egli, entro i limiti della competenza tecnica e dell'ordinaria diligenza di ogni imprenditore, ma anche nell'interesse pubblico della sicurezza della navigazione, in vista del quale la legge prescrivere (art. 232 Cod. Nav.) che i relativi lavori debbano eseguirsi in cantieri e in stabilimenti i cui direttori siano muniti della prescritta abilitazione*»¹⁹⁶. Nel caso di specie il Committente ordina la trasformazione di un veliero in motonave fornendo ai Cantieri il motore ed altri pezzi ai fini della trasformazione. I Cantieri montano il cuscinetto senza accertarsi della idoneità dello stesso, di conseguenza, dopo la consegna e l'accettazione della nave trasformata, il cuscinetto e l'asse si ruppero nel corso della navigazione procedendo una grave avaria della nave. La nave viene portata nel porto di Malaga per essere riparata. La urgente riparazione eseguita a Malaga per consentire il ritorno della nave si limitò a rimetterla nelle identiche condizioni che avveno dato luogo alla prima avaria. La Corte ritiene che il cantiere spagnolo, montando in sostituzione i pezzi identici a quelli rotti senza avvertirne l'insufficienza, cadde nell'identica colpa della società appaltatrice¹⁹⁷. Da questa sentenza della Corte di

¹⁹⁴ Lodo arbitrale 31 agosto 1960, *Rivista Il diritto marittimo* 1960, p.564 ss;

¹⁹⁵ Lodo arbitrale 26 maggio 1964, *Rivista Il diritto marittimo* 1966, p. 108;

¹⁹⁶ *Cit.* Corte di Cassazione 16 febbraio 1955 n. 452 in *Rivista di diritto della navigazione* 1955, II, p. 152;

¹⁹⁷ Corte di Cassazione 16 febbraio 1955 n. 452 in *Rivista di diritto della navigazione* 1955, II, p. 153 ss;

Cassazione emerge che la riparazione di nave deve avere il fine di eliminare i vizi e le difformità al fine di rendere il bene idoneo alla navigazione.

Il contratto di riparazione di nave non è disciplinato espressamente nel Codice della Navigazione, ma è prevalentemente regolato mediante contratti basati su formulari standard. Con il crescere del numero e del valore economico dei contratti di riparazione si è di pari passo sviluppata una contrattualistica specifica finalizzata a disciplinare in maniera standardizzata il rapporto tra il cantiere e l'armatore con l'obiettivo di soddisfare e possibilmente bilanciare le rispettive esigenze. Attualmente esistono diversi modelli contrattuali standard predisposti dalle principali associazioni di categoria a livello europeo ed internazionale, tra i quali meritano menzione il *Bimco Standard Ship Repair Contract*, noto come Repaircon, e l'*Icomia Standard Yacht Refit/Repair Contract*. ed è una delle principali associazioni rappresentative degli armatori a livello mondiale. Nello specifico "REPAIRCON 2018" è un contratto standard per le riparazioni navali. L'esigenza dalla BIMCO di predisporre un formulario standard, che regoli la fattispecie della riparazione di nave, è volta a dare uno specifico supporto degli operatori che intendono procedere alla riconversione delle proprie unità navali¹⁹⁸.

Nella giurisprudenza italiana una recente sentenza della Corte d'Appello di Messina¹⁹⁹, avete come oggetto di causa le norme in tema di appalto, si domanda se le norme in tema di costruzione si possono applicare alla riparazione di nave, a tal sono state individuate due diverse soluzioni: la prima soluzione è quella di applicare per analogia la norma in tema di costruzione ritenendo che la riparazione sia una fattispecie sostanzialmente analoga alla costruzione; mentre la seconda soluzione esclude applicazione analogica in quanto il contratto di costruzione non è previsto dal codice della navigazione e per tale motivo applicare le norme sull'appalto.

Nel caso di specie Ar. Cl. nel 2023 aveva acquistato una barca denominata "Kjef", la quale necessitava di grossi lavori di ristrutturazione per metterla in grado di navigare in sicurezza. Per tale ragioni Ar. Cl. aveva stipulato oralmente un contratto di appalto con Sa. Ca. e Co. avente ad oggetto l'esecuzione dei lavori di ristrutturazione.

Dopo pochi giorni di navigazione il Committente lamenta problematiche tecniche dell'imbarcazione, per tanto dispone il rientro nel porto di Portosa e l'esecuzione di un attività di verifica dei lavori eseguiti dagli appaltatori. Dalla verifica eseguita emerge che

¹⁹⁸<https://www.bimco.org/news/priority-news/20181115-bimco-standard-ship-repair-contracts-overhauled>

¹⁹⁹ Corte Appello Messina sez. I, 7 febbraio 2023, n. 94, *Cl. Ar. c. SA.CA. E CO.*, in Dejure

le opere di ristrutturazione erano state malamente eseguite. Per tali motivi Ar. conviene in giudizio Ca. Sa. e Al. Co.

Il tribunale inquadra il rapporto contrattuale tra le parti nella fattispecie dell'appalto, in quanto Ar. si era dichiarato armatore dell'imbarcazione e aveva richiesto la condanna degli appaltatori Sa. e Co. al risarcimento del danno derivante dal mancato noleggio dell'imbarcazione. Il tribunale ritiene che Ar. aveva denunciato i vizi oltre il termine di 60 giorni dalla loro scoperta e che quindi era decaduta l'azione di garanzia per le difformità e i vizi dell'opera di cui all'articolo 1667 Cod. Civ. Il tribunale accoglie la domanda riconvenzionale formulata da Sa. e Co. avente ad oggetto il pagamento dell'intera opera prestata, condannando Ar. Al pagamento della somma pari alla differenza tra l'importo totale dei lavori appaltati e la somma già versata dal committente. Per questi motivi Ar. presenta ricorso in appello. Con il primo motivo di appello Ar. lamenta erroneità della sentenza di primo grado impugnata per la mancata applicazione del articolo 240 del Codice della Navigazione riguardo la responsabilità del costruttore, in quanto ritiene la fattispecie rientra nel contratto di Costruzione di Nave. Infatti, Ar. sostiene che l'imbarcazione non era stata semplicemente ristrutturata, ma era stata integralmente ricostruita. L'appellante con questi presupposti sostiene l'applicazione del articolo 240 del Codice della Navigazione, poiché prevede un termine lungo di prescrizione dell'azione di garanzia, che sarebbe pari a due anni dalla consegna dell'opera, diversamente dal l'articolo 1667 Cod. Civ. che richiede un termine di 60 giorni per la denuncia dei vizi.

In oltre, Ar. sostiene di non aver mai accettato l'opera e conseguentemente di non essere incorso nella decadenza della denuncia dei vizi ex art. 1667 comma 2 Cod. Civ., in ogni caso evidenzia che l'appaltatore non ha provato l'accettazione dell'opera da parte del committente. Ar. ritiene che i difetti che riportava l'imbarcazione avrebbero messo a repentaglio la vita delle persone a bordo in quanto non era in grado di affrontare in sicurezza la navigazione. Tuttavia, nel corso del giudizio emerge che Ar. era perfettamente a conoscenza delle mancanze del progetto e che se ne sia giovato per ottenere un risparmio in termini economici.

Dopo aver analizzato di fatti di causa e la decisione del Tribunale è importante soffermarsi sul ragionamento della Corte d'appello di Messina. Il quesito che si pone la Corte è se nel caso di specie, che tratta un caso di ristrutturazione, si possono applicare le norme in tema di costruzione di nave come sostiene la parte attrice, oppure bisogna inquadrare la questione nel tema dell'appalto.

La Corte d'appello di Messina ritiene che il giudice di primo grado ha correttamente inquadrato la fattispecie nello schema legale dell'appalto e ha correttamente qualificato la domanda del attore come azione di garanzia per vizi e difformità dell'opera ex articolo 1667 comma 2 Cod. Civ.

La Corte ritiene che il Tribunale ha conformato la sua decisione al principio espresso più volte dalla Suprema Corte di Cassazione²⁰⁰, secondo la quale in tema di appalto la disciplina di carattere generale non trova applicazione laddove l'opera non sia stata ultimata; mentre nell'ipotesi in cui l'opera sia stata portata a termine, ma presenta dei vizi o delle difformità si applica l'articolo 1667 del Cod. Civ.

La Corte d'appello evidenzia che l'imbarcazione era stata semplicemente ristrutturata dagli appaltatori e che le componenti essenziali erano rimaste intatte, per tanto ne deriva l'impossibilità di inquadrare la fattispecie nel ambito della costruzione. Infatti, la Corte ritiene che non trova applicazione analogica l'articolo 240 del Codice della Navigazione in quanto è previsto nel caso di costruzione di nave.

La conclusione della Corte d'appello di Messina è quindi che, le norme in tema di costruzione di nave non si applicano alla riparazione in quanto il contratto di costruzione non è previsto dal codice della navigazione e pertanto non si può analogicamente applicare una norma relativa ad un altro contratto, dunque bisogna applicare soltanto le norme sul appalto.

Un ulteriore soluzione sarebbe quella di applicare analogicamente le norme sulla costruzione nei casi di riparazione di nave. Questa seconda ipotesi trova la sua base normativa nel articolo 1 del Codice della Navigazione in particolare nel secondo comma, il quale disciplina che dove manchino disposizioni del diritto della navigazione è prevista l'applicazione analogica delle norme e in via residuale si applica il diritto civile. La riparazione di nave non ha delle norme del diritto della navigazione che la disciplinano nello specifico.

Partiamo dal presupposto che la costruzione navale si intende l'insieme dei processi volti alla realizzazione di navi volte ad un uso privato, pubblico, turistico e ufficiale. Nel realizzare una nave sono presenti varie fasi che includono la partecipazione e la collaborazione di diverse figure professionali che lavorano a stretto contatto in cantieri navali. Le fasi essenziali della costruzione sono la realizzazione del progetto, la

²⁰⁰ Cass. 6 aprile 2006 n. 3302; Cass. 6 aprile 2006 n. 8103; Cass. 24 giugno 2011 n. 13983; Cass 22 gennaio 2015 n. 1186

costruzione, il varo tecnico, prove in mare, allestimento interno fino ad arrivare alla consegna della nave.

Il Cantiere nel realizzare il progetto di costruzione deve concludere accordi per l'ingegneria, acquistare materiali e successivamente realizzare la produzione. La scelta dei materiali e la progettazione sono fondamentali per la realizzazione della nave in quanto deve rispettare le qualità essenziali, quali la galleggiabilità, solidità e impermeabilità, qualità che sono indispensabili e che senza le quali la nave non può essere considerata tale. Oltre alle qualità essenziali la nave deve rispettare anche le qualità nautiche, che sono quelle che rendono la nave idonea alla funzione che deve svolgere, nello specifico sono la velocità, manovrabilità, stabilità statica, stabilità di rotta e dolcezza nelle oscillazioni.

Per quanto riguarda la riparazione e la manutenzione delle navi si tratta di un settore importante per garantire il corretto funzionamento e la sicurezza in mare. Rientrano operazioni come la sostituzione dei componenti danneggiati, l'ispezione strutturale e controllo dei materiali utilizzati. Uno degli aspetti importanti nel ambito della riparazione è quella di rispettare i tempi e i costi di ciascuna nave specifica. Durante il periodo di funzionamento della nave si verificano riparazioni generali in caso di incidenti che devono essere assistite dal Cantiere navale, è molto importante che la nave sia soggetta a revisione quando necessario, in modo da non influire sul trasporto e sulla produzione della nave. In oltre, può sorgere l'esigenza di riparare una nave a causa di un incidente, in tal caso verranno riparate solo le parti danneggiate.

Da queste considerazioni emerge che il processo di riparazione navale è molto simile al processo di nuova costruzione, tranne per il fatto che è generalmente su scala ridotta e viene eseguito a un ritmo più rapido. Ci sono molte somiglianze tra le nuove costruzioni e i processi di riparazione. Le somiglianze principali sono che entrambi utilizzano l'applicazione essenzialmente delle stesse pratiche di produzione, processi, strutture e officine di supporto. I lavori di riparazione navale e di nuova costruzione richiedono manodopera altamente qualificata perché molte delle operazioni hanno un potenziale limitato per l'automazione. Per molti versi il processo di riparazione navale è simile alla costruzione navale, sebbene la nuova costruzione richieda una maggiore quantità di organizzazione a causa delle dimensioni della forza lavoro, delle dimensioni del carico di lavoro, del numero di parti e della complessità delle comunicazioni.

Le ragioni dell'eliminazione del termine di decadenza di 60 giorni operata dall'art. 240 Cod. Nav. sono legate storicamente alla maggiore difficoltà di comunicare la scoperta del

vizio avvenuta a bordo della nave durante la navigazione, per cui si potrebbe astrattamente ritenere che la stessa esigenza si ponga anche per i vizi riferibili a dei lavori di riparazione.

La materia dalla navigazione risulta disciplinata da un complesso di norme coordinate che occupano una posizione speciale rispetto alla disciplina comune o generale. Dal articolo 1 comma 2 Cod. Nav. emerge la caratteristica della autonomia legislativa del diritto della navigazione, in quanto risponde ad esigenze proprie della materia. Ai sensi del secondo comma del articolo 1 Cod. Nav. l'integrazione normativa da parte del diritto generale si esplica dopo l'esaurimento del ricorso a tutte le fonti interne proprie della navigazione e ai principi speciali tramite l'analogia.

Tuttavia, ritengo preferibile la tesi per cui la costruzione di nave e la riparazione siano due fattispecie differenti, anche perché il contratto di costruzione non è previsto dal Codice della Navigazione e pertanto non si può parlare di una lacuna risolvibile mediante l'applicazione analogica ex art. 1 cod. nav., ma di una fattispecie che non è compresa nel campo di applicazione del Cod. Nav. E che ricade interamente in quello del Cod. Civ., per cui ad non si può applicare per analogia la norma speciale.

In tema di riparazione di nave non si può applicare analogicamente una norma relativa al contratto di costruzione di nave, ma bisogna applicare le norme sul appalto, in quanto, il contratto di costruzione non è previsto dal Codice della Navigazione e non si può analogicamente applicare una norma relativa ad un altro contratto. Convincente è la tesi della Corte d'appello di Messina che regola la fattispecie della riparazione di nave con le norme dell'appalto, in quanto nel caso di specie l'opera era stata portata a termine in un primo momento, ma successivamente presentava dei vizi, secondo la Corte, doveva applicarsi la speciale garanzia prevista dal articolo 1667 Cod. Civ.²⁰¹. in materia di appalto.

Si tratta di un tema ancora dibattuto, sia dalla giurisprudenza sia dalla dottrina marittimistica, la sentenza della Corte d'appello è stata emessa nel 2023 e siamo in attesa della decisione della Corte di Cassazione che potrebbe confermare o della riparazione di nave ritengo che la soluzione più idonea è quella di applicare le norme sull'appalto.

²⁰¹ Art. 1667 Cod. Civ. *Difformità e vizi dell'opera* " Il committente deve, a pena di decadenza, denunciare all'appaltatore le difformità o i vizi entro sessanta giorni dalla scoperta. La denuncia non è necessaria se l'appaltatore ha riconosciuto le difformità o i vizi o se li ha occultati".

RINGRAZIAMENTI

Desidero esprimere la mia più sincera gratitudine a tutte le persone che mi hanno supportato durante il mio percorso universitario.

Un pensiero speciale va ai miei genitori, che mi hanno dato la possibilità di studiare e che sono stati il mio pilastro durante questi anni. Grazie per avermi sempre sostenuta con amore incondizionato, per avermi insegnato a non mollare mai di fronte alle difficoltà e a credere in me stessa. Mi avete insegnato a puntare sempre in alto, a dare il meglio di me in ogni situazione e a non arrendermi mai, nemmeno quando il cammino sembrava più arduo. Senza il vostro continuo incoraggiamento e la vostra fiducia, non sarei arrivata fino a qui.

La vostra forza e il vostro esempio sono stati per me una fonte costante di motivazione. Vi ringrazio di cuore per tutto ciò che mi avete dato, per il vostro supporto quotidiano e per avermi sempre spronato a superare i miei limiti. In particolare vorrei ringraziare mia madre: grazie mamma che mi ha insegnato ad essere una donna indipendente e che mi hai insegnato a puntare sempre in alto.

Questo successo è anche il vostro.

Un ringraziamento va anche a mia sorella Sofia, che in questi anni universitari è stata sempre al mio fianco. Anche se abbiamo caratteri diversi ci compensiamo e completiamo, ci siamo sempre sostenute a vicenda con affetto e comprensione. In questi anni universitari sei stata non solo una presenza costante, ma anche una vera e propria fonte di gioia e sostegno. Grazie per essere sempre stata al mio fianco, per aver condiviso con me risate, momenti di felicità e quelle piccole gioie quotidiane che rendono tutto più leggero. Anche nei momenti più difficili, tu sei stata il mio supporto, la mia spalla su cui appoggiarmi, ma anche la persona con cui ho riso di cuore e mi sono sentita sempre compresa.

Non sei solo una sorella, ma la mia migliore amica. Insieme abbiamo affrontato e superato tantissimo, e sono immensamente grata per tutto ciò che ci unisce. Ti ringrazio per la tua presenza, il tuo affetto e per il legame speciale che abbiamo.

Un grazie speciale va ai miei nonni, che in questi anni universitari mi hanno sostenuta con tutto il loro amore e la loro presenza costante. Sono cresciuta con voi, e siete stati

per me come dei secondi genitori, guidandomi con il vostro esempio e insegnandomi i valori più importanti della vita. La persona che sono oggi è anche merito vostro: la vostra forza, la vostra saggezza e il vostro affetto mi hanno ispirata a dare il meglio di me stessa.

Un pensiero particolare va alla mia cara nonna Teresa. Da piccola facevamo insieme i compiti e mi hai insegnato a impegnarmi nello studio, ma soprattutto a dare priorità ai doveri. Anche grazie ai tuoi insegnamenti sono riuscita a terminare questo percorso. Anche se oggi non sei qui insieme a noi so che sei al mio fianco. Ti ringrazio con tutto il cuore per l'amore e i valori che mi hai donato.

Ringrazio il mio fidanzato Lorenzo, che è stato al mio fianco in ogni momento di questo percorso. Grazie per il tuo sostegno, la tua pazienza e il tuo amore: mi hai dato la forza di affrontare le mie difficoltà in serenità e non mi hai mai lasciata sola.

*Un sentito grazie va alle mie amiche del cuore, che sono una presenza costante e preziosa della mia vita. Per ogni momento di difficoltà, per ogni sorriso condiviso, per ogni parola di conforto: siete state il mio porto sicuro.
Grazie per esserci sempre.*

Infine, vorrei ringraziare il mio relatore, Pierangelo Celle, per la guida e il supporto durante la stesura della mia tesi. La sua disponibilità, i suoi preziosi consigli e il suo incoraggiamento mi hanno permesso di portare a termine questo lavoro con dedizione e consapevolezza.

Un ultimo pensiero lo vorrei dedicare a me stessa, in particolare all'Arianna insicura e ansiosa. A lei vorrei dire: sei riuscita ad arrivare fino a qui, nonostante i dubbi e le paure. Non dubitare mai delle tue capacità, perché hai dimostrato di essere più forte di quanto pensassi.

Sei riuscita a tagliare anche questo traguardo.

BIBLIOGRAFIA

- A. ANTONINI, *Trattato breve di diritto marittimo, Le obbligazioni e la responsabilità nella navigazione marittima*, Volume III, Milano, 2010;
- A. LEFEBVRE D'OVIDIO - G. PESCATORE - L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2022, XII ed., 879 pp;
- A. SCIALOJA in *Sistema del diritto della navigazione*, I, Roma, 1933, III ed.;
- D. GAETA, *Spunti sull'autonomia dei diritti speciali*, in *Dir. Lav.*, 1946, p. 146
- F. BERLINGIERI in *Rivista Digesto delle discipline privatistiche*, sezione commerciale, diritto marittimo, Torino, 1989, 701 pp;
- F. M. DOMINEDÒ, *Saggi di diritto della navigazione*, Padova, 1951, P. 75
- F. SICCARDI, *Costruzione di nave, La legge, i contratti, le prassi*, Milano, 2021, 769 pp;
- G. GORLA, *Durata della garanzia nel contratto di costruzione di nave e termine di prescrizione all'azione di responsabilità contro il Costruttore*, in *Riv. Diritto della Navigazione*, I, 1961, p. 16;
- G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, I, tomo I, Milano, 1987, 911 pp;
- G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, I, tomo II, Milano, 1997, 2067 pp;
- R. PENNETTA, *Il contratto di appalto*, Torino, 2016, 352 pp;
- S. ZUNARELLI, MICHELE M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, Milano, 2020, IV ed., 547 pp;
- S.M. CARBONE, P. CELLE, M. LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo, Attraverso i casi e le clausole contrattuali*, Torino, 2024, XI ed., 416 pp;

SENTENZE E DECISIONI GIURISDIZIONALI

Corte d'Appello Messina, sez. I, 7 febbraio 2023, n. 94, in Dejure;

Corte di Cassazione 24 giugno 2011, n. 13983;

Corte di Cassazione Civile, Sez. II, 17 maggio 2016, n. 18757, in One Legale;

Corte di Cassazione, 16 febbraio 1955, n. 452, in Rivista *Diritto della navigazione*, 1955, II, p. 152;

Corte di Cassazione, 2008, n. 2460;

Corte di Cassazione, 2011, n. 19757;

Corte di Cassazione, 22 gennaio 2015, n. 1186;

Corte di Cassazione, 6 aprile 2006, n. 3302;

Corte di Cassazione, 6 aprile 2006, n. 8103;

Corte di Cassazione, 7 febbraio 1996, n. 984, in *Giustizia Navale*, 1996, p. 276

Lodo Arbitrale, 26 maggio 1964, in Rivista *Il diritto marittimo*, 1966, p. 105;

Lodo Arbitrale, 31 agosto 1960, in Rivista *Il diritto marittimo*, 1960, p. 563;

Tribunale di Bologna, sez. II, 5 settembre 2017, n.1913, in Dejure;

Tribunale Lecce, 2 gennaio 2013, n. 1, in Dejure;