

**BREVI CONSIDERAZIONI SULLA FIGURA DELL'ARMATORE  
CON RIFERIMENTO AL CONTRATTO DI NOLEGGIO**

*Italo Bufardecì\**

**TRIBUNALE DI LIVORNO 25 OTTOBRE 2007**

Sammarco, *Est.*

Ordinanza *ex art.* 700 c.p.c.

*North China Shipping Ltd.* (avv. ti V. Maccioni, F. Pieroni e F. Ronco) *c.*

*Glory Wealth Shipping Service Ltd.* e

*Luck All Time Ltd.* (avv. A. Batini)

**Noleggio a tempo — Richiesta del noleggiatore di esibizione dei libri  
di bordo — Contestazione della qualità di armatore del noleggiante**

RIASSUNTO DEI FATTI — La *North China Shipping ltd*, noleggiatrice a tempo della m/n *Star Huangpu*, con contratto stipulato con la *Glory Wealth Shipping ltd*, in base a formulario NYPE, ha chiesto ed ottenuto dal Presidente del Tribunale di Livorno un provvedimento d'urgenza, *ex art.* 700 c.p.c., che ordinava al comandante della nave l'esibizione, in forza dell'art. 11 del formulario NYPE, del giornale di navigazione e del giornale di macchina. All'udienza di discussione è comparso il Comandante della nave, quale rappresentante del proprietario ed armatore della *Luck All Time ltd*, il quale ha denunciato l'illegittimità del provvedimento concesso eccependo il suo difetto di legittimazione passiva in quanto non sussisteva alcun rapporto contrattuale tra la sua rappresentata e l'istante.

*Sussistono i presupposti per la concessione in favore del noleggiatore a tempo di una nave in base a contratto stipulato su formulario NYPE di un ordine di esibizione dei giornali di navigazione e di macchina della nave, anche se il noleggiante non è l'armatore*

\* Dottorando di ricerca in "Diritto dell'economia, dei trasporti e dell'ambiente" presso l'Università degli studi di Palermo.

*della nave in quanto nello stipulare un contratto di noleggio ha agito e si è comportato come tale e ha indotto il noleggiatore a considerarlo tale.*

Ordinanza. —

Decidendo sul ricorso *ex art.* 700 c.p.c. proposto da North China Shipping Limited contro Glory Wealth Shipping Service Ltd. con l'intervento di Luck All Time Limited.

Con ricorso depositato in data 24 agosto 2007, North China Ltd., premesso che aveva stipulato in data 27 giugno 2006 contratto di noleggio a tempo – *time charter* – della m/n *Star Huangpu* – battente bandiera Hong Kong – quale noleggiatrice a tempo; che, in ossequio alla clausola 11 del contratto di noleggio (formulario NYPE) ed avendone interesse aveva chiesto al Comandante della nave ed agli Armatori, la copia autentica in lingua inglese dei registri di plancia e macchina; che il Comandante aveva rifiutato di adempiere alla richiesta nonostante il contratto di noleggio prevedesse che i libri fossero accessibili ai Noleggiatori e che il Comandante stesso fosse tenuto a fornirne copia autentica a semplice richiesta; che la m/n, partita il 1° luglio dal Nord della Cina per trasportare un carico di cemento nei porti di Savona e di Livorno, terminata la scaricazione, doveva essere restituita all'Armatore, ciò che avrebbe comportato l'uscita della stessa dalla sfera di controllo della ricorrente, con il pericolo concreto di non poter più ottenere copia dei libri; che la sosta a Livorno rappresentava dunque l'unica possibilità di eseguire un provvedimento della A.G. di rilascio delle copie; che nessun altro strumento cautelare era perseguibile per ottenere la documentazione dovuta; che l'introduzione dell'azione di merito, volta al riconoscimento dei diritti contrattuali spettanti alla ricorrente, sarebbe stata riservata all'esito della tutela cautelare riconosciuta; tanto premesso chiedeva che il Tribunale, *inaudita altera parte* per il pregiudizio imminente ed irreparabile che la preventiva convocazione degli Armatori avrebbe comportato, ordinasse al Comandante della nave nonché agli armatori e proprietari Glory W. di estrarre immediatamente copia autentica in lingua inglese dei libri giornale di coperta e macchina e, alla Capitaneria di Porto, di assumere i provvedimenti idonei per assicurare la esecuzione del provvedimento emanando.

Il Tribunale concedeva il provvedimento cautelare senza instaurare il contraddittorio per le ragioni di urgenza rappresentate, con autorizzazione

alle notifiche del procedimento a mezzo telefax, e fissava la comparizione delle parti per l'udienza del 20 settembre 2007; il provvedimento veniva ritualmente eseguito dall'Ufficiale Giudiziario.

All'udienza di discussione - nessuno essendo comparso per la Glory Wealth - si costituiva in intervento il Comandante della nave, quale rappresentante dell'armatore della nave Luck All Time Limited, denunciando la illegittimità del provvedimento cautelare assunto e chiedendone la revoca.

Rilevava il terzo intervenuto anzitutto la irrivalenza della notifica alla Glory W. nonché ad essa Armatrice e proprietaria, perché avvenuta con modalità non consentite nei confronti di soggetto estero e, nel merito:

- il difetto di residualità, potendo e dovendo essere utilizzato nel caso in esame lo strumento dell'art. 633 c.p.c.,

- la assenza del *fumus boni iuris*, per l'assenza di qualsiasi azione contrattuale di North China verso essa Armatrice ed il Comandante della nave, soggetti terzi estranei al rapporto tra North China e Glory W. la quale aveva ottenuto in precedenza da essa intervenuta la utilizzazione della nave,

- il difetto di legittimazione passiva di essa armatrice, convenuta per il tramite del Comandante, quale rappresentante dell'armatore, attesa la evidente estraneità dell'Armatore a qualsiasi rapporto con la ricorrente e, ove anche si potesse ritenere essa intervenuta quale parte del procedimento, per esservi stata evocata per il tramite del Comandante cui il provvedimento era diretto, per non essere essa, per le ragioni rappresentate, parte contrattuale di North China.

Autorizzato lo scambio di memorie difensive, all'udienza del 19 ottobre il Giudice riservava la decisione.

Le articolate questioni che le parti hanno introdotto impongono anzitutto di valutare la legittimità o meno dell'intervento di Luck All giacché e solo alla verifica della legittimazione ad intervenire volta a rappresentare la asserita lesione del proprio diritto conseguita alla esecuzione del provvedimento di urgenza che segue la decisione sulle eccezioni che All Luck ha svolto anche nell'interesse della parte non costituita Glory W.

Ora, parte intervenuta, attraverso le produzioni documentali in atti, ha dato prova di essere proprietaria della nave e, fondatamente, per la presunzione *ex art. 272 cod. nav.* rivendica la sua qualità di armatrice; su tale qualità attesta il suo intervento svolgendo come precisato in narrativa le eccezioni e

questioni in sintesi indicate rivendicando la lesione al suo diritto di proprietaria/armatrice, della nave e dei libri di bordo conseguito al provvedimento coattivo di estrazione delle copie in lingua inglese, e la sua estraneità al rapporto di noleggio a tempo tra Glory e North China.

Senonché è la stessa intervenuta che, per legittimare il suo intervento, ammette di avere essa concluso un precedente contratto di utilizzazione commerciale della nave con Glory W., contratto che qualifica come di noleggio per trarne la conseguenza, corretta, che in capo ad essa permane la qualità di armatore essendo comunque facoltà della Glory di subnoleggiare la nave, ciò che postula di fatto sia avvenuto nel nostro caso con le conseguenze che ne ricava in punto di legittimazione a resistere nell'odierno procedimento e ad ottenere, *iure proprio*, la revoca del provvedimento cautelare.

Va però precisato che mentre è pacifico e non contestato, oltre che documentalmente provato, che North China ha noleggiato la m/n con *charter-parties* (formulario NYPE trattandosi di carico secco) da Glory Wealth, e che la clausola n. 11 (*employment clause ex art. 393 cod. nav.*) del noleggio a tempo stabilisce l'ulteriore obbligazione del noleggiante Glory di fornire al noleggiatore le prestazioni di un suo dipendente – *id est* il Comandante – e cioè nella specie la estrazione, a sola richiesta, di copie conformi in lingua inglese dei libri di bordo – il che è quanto basta per rappresentare in sede di cautela *ex art. 700 c.p.c.* il *fumus boni iuris* della pretesa azionata, essendo stato anche provato documentalmente il rifiuto del Comandante a consentire la estrazione delle copie dei libri – non è stato provato né chiesto di provare dalla parte intervenuta, sulla quale il relativo onere gravava trattandosi di fatto impedimento dell'accoglimento della tutela cautelare fondata su titolo contrattuale, quale forma di contratto di utilizzazione commerciale della nave avesse essa Luck chiuso con Glory W.

Tale prova, nel nostro caso, appare infatti dirimente giacché se è vero che per effetto di un *time charter* il noleggiante conserva la sua qualità di armatore ciò non è in caso in cui si conceda in locazione l'utilizzo della nave armata ed equipaggiata.

Ma c'è di più in quanto – e in questa sede cautelare si ripete non si discute del merito della pretesa ma solo del *fumus* della stessa e del pericolo nel ritardo – il ricorrente ha prodotto una serie di documenti tra cui una comunicazione relativa all'avvio dell'arbitraggio in Inghilterra sulla questione in

oggetto dai quali può fondatamente desumersi che la Glory ha agito e si è comportata da armatore e comunque ha indotto North China a ritenerla tale.

Così stando le cose, non avendo All Luck dimostrato la sua legittimazione attiva ad intervenire ancor prima di contestare la sua legittimazione passiva, deve ritenersi che la domanda dalla stessa svolta e le eccezioni che la precedono non siano fondate.

Le superiori premesse conducono quindi a confermare il provvedimento di urgenza adottato, non ravvisandosi nel caso in esame altro strumento di tutela che quello atipico, giacché l'ingiunzione di consegna ha scopi del tutto diversi da quelli che la parte mirava ad ottenere, essendo suo interesse non avere la disponibilità dei libri di bordo ma indurre la sua controparte ad adempiere alla obbligazione contrattuale assunta.

Solo per completezza va rilevato che parte ricorrente ha provato la regolare instaurazione del contraddittorio, nei modi autorizzati e comunque anche ai sensi della Convenzione dell'Aja verso Glory W. nei cui soli confronti aveva detto onere.

Il provvedimento deve pertanto essere confermato.

\*\*\*\*

#### **COMMENTO**

Va preliminarmente rilevato che l'ordinanza del Presidente del Tribunale di Livorno è stata emessa nel corso di un procedimento cautelare nel quale, com'è noto, il Giudice non deve pronunciare nel merito della questione ma solo accertare la sussistenza del *fumus* e del *periculum in mora*.

Di conseguenza la massima rilevata ("il noleggiante non armatore risponde nei confronti del noleggiatore se nello stipulare il contratto di noleggio si è comportato come tale ed ha indotto il noleggiatore a considerarlo come tale") andrebbe ricondotta e circoscritta nell'ambito di un procedimento cautelare, per altro relativo all'esibizione di documenti.

Tra l'altro si osserva che la decisione del Giudice è supportata da un rilievo di ordine processuale in quanto la società proprietaria ed armatrice della nave rappresentata dal Comandante non avrebbe dimostrato la sua legittimazione attiva ad intervenire nel giudizio prima di contestare la sua legitti-

mazione passiva, non essendo stato provato o chiesto di provare alla parte intervenuta – sulla quale il relativo onere gravava, trattandosi di fatti impeditivi dell'accoglimento della tutela cautelare fondata sul titolo contrattuale – quale forma di contratto di utilizzazione commerciale della nave avesse essa Luck chiuso con la Glory.

Tale prova, nel nostro caso, appare infatti dirimente giacché, se è vero che per effetto di un *time charter* il noleggiante conserva la sua qualità di armatore, ciò non è in caso si conceda in locazione l'utilizzo della nave armata ed equipaggiata.

Tralasciando di considerare la pronuncia in merito al difetto di legittimazione attiva della proprietaria armatrice della nave, per non avere provato che tipo di contratto di utilizzazione della nave intercorresse con la Glory – decisione che appare discutibile perché nega qualsiasi valore probatorio alla presunzione che è armatore il proprietario che esercita la nave in assenza di una dichiarazione di armatore – l'ordinanza che si commenta investe tre punti che pare necessario approfondire: *a)* la natura dichiarativa o costitutiva della dichiarazione di armatore; *b)* noleggio e locazione di nave armata ed equipaggiata; *c)* sub-noleggio e qualifica di armatore al noleggiatore subnoleggiante.

*a) Dichiarazione di armatore: pubblicità costitutiva o dichiarativa?*

Com'è ben noto, nella navigazione marittima accade spesso che la stessa venga esercitata da un soggetto diverso dal proprietario<sup>1</sup>; ciò in forza di un titolo idoneo in capo al soggetto titolare dell'impresa di navigazione; titolo che può essere o di natura reale (usufrutto, uso), o relativo ad un rapporto di obbligazione tra l'armatore e la nave come, ad esempio, nel caso dei c.d. contratti di utilizzazione della nave.

In realtà, pur in presenza nel codice della navigazione di un titolo appositamente dedicato all'impresa di navigazione (all'armatore), rispetto al requisito della necessità o meno di un titolo idoneo per acquisire, ai sensi di legge, lo *status* di armatore<sup>2</sup>, il panorama casistico si presenta quanto mai

<sup>1</sup> Quest'elaborazione ebbe inizio con gli studi dello Scialoja, che, ricollegandosi ad uno studio precedente, distinse il regime della proprietà da quello dell'armamento in senso stretto e dall'esercizio, quale impiego della nave per uno o più viaggi. A. Scialoja, *Cenni storici ed esegetici e criteri intorno alla qualifica di armatore*, in *Riv. dir. nav.*, 1937, I, 243 ss.

<sup>2</sup> In mancanza della dichiarazione di armatore o di esercente, armatore o esercente si presume

complesso e risulta difficoltoso inquadrare, di volta in volta, correttamente chi sia il reale "exercitor navis".

Il presente quadro s'infitte specialmente nel caso dei contratti di utilizzazione di una nave e ancora di più, naturalmente, quando manca la dichiarazione di armatore.

Ciò si spiega in ragione del fatto che ancora oggi sia in seno alla dottrina che alla giurisprudenza è aperto ed animato il confronto attorno ai requisiti qualificanti lo *status* di armatore e, di riflesso, in merito alla natura della pubblicità armatoriale, *ex art.* 270 cod. nav.

C'è chi ritiene<sup>3</sup>, infatti, che il semplice esercizio della navigazione da parte di un soggetto (cioè utilizzare la nave per quella che è la sua destinazione tipica ossia la navigazione) integri perfettamente lo *status* di armatore, anche se, è bene sottolinearlo, in assenza di un titolo idoneo: basandosi esclusivamente sull'effettiva disponibilità della stessa così come enunciato dall'art. 265 cod. nav.

Quanto finora tratteggiato, relativamente alle indubbe difficoltà nell'individuazione degli elementi personali e materiali caratterizzanti la figura dell'armatore, emerge palesemente nella pronuncia del Tribunale di Livorno, che, va detto, non è scevra di approssimazioni nell'interpretazione delle norme di riferimento e nella loro esplicitazione; in essa, in altre parole, vengono date per assunte questioni tutt'altro che pacifiche e sulle quali s'imponesse un diverso approfondimento.

Sotto il profilo della natura giuridica della dichiarazione di armatore, se essa debba considerarsi un'ipotesi di pubblicità costitutiva, o piuttosto dichiarativa, è evidente che il Tribunale di Livorno abbia, implicitamente, ritenuto che si tratti di pubblicità avente efficacia *ad probationem*.

---

il proprietario fino a prova contraria (art. 272 e 876 c. nav.). Da ciò si evince che, in caso di coincidenza fra la persona dell'armatore o dell'esercente e quella del proprietario, la dichiarazione è superflua, in quanto la sua esistenza produce gli stessi effetti della sua assenza. A tutela degli interessi del proprietario non armatore o esercente, il secondo comma degli artt. 265 e 874 dispone che, qualora l'armatore o l'esercente non provveda alla dichiarazione, questa può essere effettuata dal proprietario della nave o dell'aeromobile. Cfr. Lefebvre d'Ovidio-Pescatore-Tullio, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2004, 308.

<sup>3</sup> "[...] è discusso se possa parlarsi di esercizio rispetto al soggetto che abbia acquisito la disponibilità del veicolo in maniera illecita, eventualmente sottraendola a chi, viceversa, ne disponeva legalmente": Zunarelli-Comenale Pinto, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, Padova, 2009, 98.

Ciò, infatti, è testimoniato dall'accoglimento del ricorso del noleggiatore *North* che è dipeso dalla considerazione che il noleggiante era colui il quale, di fatto, per fatti concludenti, verosimilmente appariva armatore.

Così facendo, il decidente ha innegabilmente riconosciuto alla dichiarazione armatoriale efficacia meramente dichiarativa<sup>4</sup>.

Da siffatta impostazione deriva che i terzi possono efficacemente dare prova contraria alle risultanze dei registri, dimostrando che gli atti di esercizio della nave sono stati posti in essere da persona diversa da quella che risulta armatore nei registri d'iscrizione della nave; parimenti, si potrà opporre a tutti quei terzi, che avevano piena contezza della reale situazione di fatto, una situazione difforme da quella risultante dalle trascrizioni dei registri; soprattutto perché tutela i terzi in buona fede che hanno fatto legittimo affidamento sul contenuto letterale della dichiarazione di armatore; in sostanza perché maggiormente aderente rispetto alla complessa realtà dei traffici marittimi.

Tale impostazione, ad avviso dello scrivente, è complessivamente preferibile considerando la circostanza che se si ammettesse che lo *status* di armatore si acquisisce non sulla base di un titolo idoneo, quanto piuttosto sul dato materiale della disponibilità del mezzo nautico, ne deriverebbe che potrebbe essere considerato armatore a tutti gli effetti di legge anche chi illecitamente (ad esempio nel caso di un episodio di pirateria)<sup>5</sup> avesse preso possesso di una imbarcazione.

Di contro, considerando la dichiarazione di armatore come una tipica forma di pubblicità costitutiva (efficace ad *substantiam*) si finirebbe per andare incontro ad un rigido formalismo che, invece, finirebbe per cristallizzare (rendendola pubblica) quanto contenuto nella dichiarazione, senza consentire così né al dichiarante, né ai terzi, nessuna dimostrazione per contra-

---

<sup>4</sup> Sul punto v. Zunarelli, *Lezioni di diritto della navigazione*, Bologna, 2000, 43. Secondo i sostenitori di tale teoria, “né la dichiarazione né, tanto meno, la pubblicità che della stessa viene data, costituiscono – quindi – carattere imprescindibile all'acquisto della qualità di armatore. Ne consegue che dev'essere considerato armatore, a tutti gli effetti di legge, chi esercita concretamente l'imbarcazione per la navigazione della stessa”.

<sup>5</sup> Secondo alcuni Autori, è armatore anche chi ha acquistato la disponibilità della nave mediante un atto illecito. Ma questa conseguenza non discende dalla premessa, relativa all'irrelevanza di tale rapporto, con il quale si ottiene la disponibilità della nave. Un conto è parlare d'irrelevanza di tale rapporto, altro affermare che non abbia rilievo l'illiceità del medesimo. Cfr. Spasiano, voce *Armatore*, in *Enc. dir.*, III, Milano, 1958, 24 ss.

stare le risultanze del registro d'iscrizione della nave.

Pertanto, con esplicito riferimento al caso che si annota, il Giudice nel ritenere che il soggetto che ha la disponibilità della nave da noleggiare, nello stipulare un contratto di noleggio, ha agito e si è comportato come armatore, inducendo così il noleggiatore a considerarlo tale, sembra distinguere due momenti: uno relativo ai rapporti interni tra l'armatore-noleggiante ed il noleggiatore (sub-noleggiante) riguardante ad esempio i rapporti lavorativi tra il personale arruolato e l'armatore; ed l'altro aspetto legato viceversa ai rapporti coi terzi rispetto ai quali rimarrebbe armatore il primo noleggiante.

#### *b) Locazione e noleggio di nave*

Le disposizioni del codice della navigazione sui contratti di utilizzazione della nave e di aeromobile stabiliscono delle differenze sostanziali, con specifico riferimento alla qualità di armatore, tra il contratto di noleggio e la locazione di nave.

Il noleggiante assume la titolarità dell'esercizio nautico e tutte le responsabilità ad esso connesse, ma non assume la qualifica di vettore, in quanto i singoli viaggi sono compiuti per conto del noleggiatore, al quale compete l'attività di trasporto e quindi, conseguentemente, la qualifica di vettore.

Infatti mentre nei casi di noleggio e di locazione di nave c.d. a scafo nudo (*bare boat charter*) il noleggiante ed il conduttore possono essere considerati a tutti gli effetti armatori perché provvedono di norma direttamente all'armamento, così non può dirsi nell'ipotesi di locazione di nave armata ed equipaggiata perché è il locatore che arma la nave, che passa al conduttore insieme alla qualifica di armatore.

È altrettanto vero che quest'ultimo caso debba ritenersi, tutt'al più, un'ipotesi di scuola che nella pratica commerciale marittima assai raramente si verifica.

Chi dà la propria nave in locazione sicuramente vuole trarre un reddito dalla stessa senza gestirla; non avrebbe motivo, pertanto, di arruolare l'equipaggio per poi cederlo ad altri.

A questo punto bisogna interrogarsi su un altro importante aspetto, ossia su come possa conciliarsi la circostanza che il conduttore sia armatore senza che abbia assunto direttamente l'equipaggio.

La risposta può farsi consistere nella circostanza che la locazione di

nave equipaggiata è configurabile come una locazione accompagnata dalla cessione dei contratti di arruolamento dell'equipaggio.

Ancora, nella locazione di nave (o di aeromobile) il conduttore non può sublocare la nave, né cedere i diritti derivanti dal contratto se tali facoltà non gli sono state consentite dal locatore ex art. 378 cod. nav.

Viceversa rientra nelle facoltà del noleggiatore (nel caso di specie la *Glory*) la possibilità di sub-noleggiare la nave, o cedere i diritti derivanti dal noleggio, rimanendo però responsabile verso il noleggiante delle obbligazioni assunte con il contratto di noleggio, ex art. 394 c. nav.

Pertanto, alla luce delle considerazioni rassegnate con riferimento alla decisione che si annota, atteso che l'intervenuta *Luck* non ha documentato quale forma di contratto di utilizzazione commerciale della nave avesse concluso con la *Glory* e che tra la ricorrente e la *Glory* è stato stipulato, sempre con riferimento alla nave m/n *Star Huangpu*, un ulteriore contratto di utilizzazione (ipotesi, peraltro, "confortata" dalla documentazione in atti, relativa ad un arbitraggio tra la ricorrente e la convenuta svoltosi in Inghilterra sulla questione in oggetto) può ragionevolmente desumersi: che la *Glory* abbia agito e si sia comportata da armatore, inducendo così il ricorrente a considerarla tale.

c) Sub-noleggio: la qualifica di armatore al noleggiatore sub-noleggiante

È indubbio che nel contratto di noleggio la qualifica di armatore e la relativa responsabilità armatoriale spettano al noleggiante, sia esso proprietario noleggiante o soggetto terzo che a diverso titolo ha la disponibilità della nave.

La qualifica di armatore, infatti, spetta a colui che di fatto esercita la nave avendone la disponibilità del mezzo, dell'armamento compreso l'equipaggio ed il Comandante, assunti direttamente o transitati alle sue dipendenze ai sensi dell'art. 347 cod. nav.

Nel caso di cambiamento dell'armatore della nave, infatti, il nuovo armatore succede al precedente in tutti i diritti e gli obblighi derivanti dai contratti di arruolamento dei componenti l'equipaggio.

Prescindendo dal caso in questione nel quale il Giudice, nel decidere un ricorso ex art. 700 c.p.c., ha riconosciuto sulla base esclusiva del *fumus* la qualifica di armatore al noleggiatore sub-noleggiante che nello stipulare il relati-

vo contratto si è comportato come se fosse armatore, occorre verificare se in ogni caso il sub-noleggio implica anche un cambiamento dell'armatore.

Quantomeno nei confronti del sub-noleggiatore e nei limiti del contratto, la qualifica di armatore verrebbe assunta non dal noleggiante ma dal noleggiatore sub-noleggiante; si verserebbe dunque in una ipotesi riconducibile al caso di cambiamento dell'armatore della nave disciplinato dall'art. 347 cod. nav.

Non mi pare che dalla decisione in commento possa trarsi una indicazione generale nel senso che in ogni caso di sub-noleggio il noleggiatore sub-noleggiante acquisisca la qualifica di armatore<sup>6</sup>.

L'art. 394 cod. nav., infatti, disciplina il sub-noleggio e la cessione totale e parziale dei diritti derivanti dal contratto e dispone che il noleggiatore (sub-noleggiante o cedente i diritti nascenti dal contratto) rimane responsabile verso il noleggiante delle obbligazioni assunte con il contratto di noleggio.

Ne consegue che con il sub-noleggio il noleggiatore trasferisce ad un altro soggetto il diritto ad ottenere dal noleggiante la prestazione convenuta nel contratto di noleggio e rimane responsabile delle obbligazioni assunte.

Non si opera nessuna novazione oggettiva nel rapporto contrattuale che implichi anche il trasferimento al noleggiatore sub-noleggiante delle obbligazioni del noleggiante armatore.

Se le parti volessero questo effetto del trasferimento della disponibilità e dell'esercizio della nave in capo al noleggiatore, con conseguente cambiamento di armatore, dovrebbero, infatti, procedere ad una novazione oggettiva del precedente contratto di noleggio in contratto di locazione di nave armata ed equipaggiata.

Se così fosse, però, il susseguente contratto non sarebbe più configurabile come un contratto di sub-noleggio ma come un autonomo contratto di noleggio intercorrente con il conduttore armatore di nave armata ed equipaggiata.

Per cui non sembra che il sub-noleggio, così come disciplinato dal codice e dalla prassi, possa produrre anche l'effetto di trasferire in capo al noleggiatore sub-noleggiante lo *status* di armatore.

---

<sup>6</sup> “La prestazione fornita con il noleggio è la prestazione di un'impresa, di cui il titolare resta il noleggiante”: Casanova, *Noleggio di nave e trasporto. Alcune considerazioni alla luce dell'autonomia contrattuale*, in *Dir. mar.*, 2005, p. 389 ss.