

Manuale dir. della navigazione.
Capitolo I. Il diritto della navigazione.

Definizione e caratteri.

Il diritto della navigazione è quella parte dell'ordinamento giuridico che si riferisce al fenomeno della navigazione per mare, per acque interne e per aria.

Il diritto della navigazione attiene al trasporto nella duplice accezione di trasporto in senso commerciale e trasporto in senso lato nel senso di ogni movimento per aria o per acqua. Non rientra nell'ambito del diritto della navigazione la navigazione militare anche se talvolta il codice della navigazione stabilisce che le sue norme possono riferirsi eccezionalmente alle navi da guerra.

Per quel che riguarda i caratteri del diritto della navigazione essi sono:

- 1) la sua specialità;
- 2) la sua autonomia;
- 3) la sua unitarietà.

1) Per quel che riguarda la specialità del diritto della navigazione esso è un sistema coordinato di norme che presenta elementi di specialità rispetto al diritto comune.

2) L'autonomia del diritto della navigazione si riflette nella struttura e nella graduazione normativa del sistema delle fonti proprie della materia; infatti stabilisce l'articolo 1 del codice della navigazione che in materia si applicano le norme del codice della navigazione e subordinatamente le leggi, i regolamenti e gli usi relativi alla materia e ove queste fonti non siano suscettibili di applicazione né diretta né analogica allora si applica il diritto comune. Quanto detto non vale con riguardo alle fonti costituzionali e comunitarie che hanno una posizione gerarchicamente superiore allo stesso articolo 1 del codice della navigazione. Inoltre c'è da dire che l'autonomia del diritto della navigazione si manifesta anche nella sua autonomia scientifica che è connessa allo studio specifico delle problematiche connesse alla materia e alla sua autonomia didattica in quanto il diritto della navigazione forma oggetto di specifico insegnamento universitario.

3) Per quel che riguarda l'unitarietà del diritto della navigazione essa si esplica nella visione unitaria della disciplina del trasporto per mare e per aria inteso come unitario fenomeno economico-sociale.

È stato ritenuto che la riunione del diritto marittimo e del diritto aeronautico fatta dal codice della navigazione fosse soltanto formale in quanto non vi sarebbe una fusione organica delle due discipline ma una loro mera sovrapposizione.

Si è opposto che l'unitarietà del diritto marittimo e di quello aeronautico non va guardata solo sotto il punto di vista formale, in quanto la materia è stata distribuita in due parti, ma dal punto di vista sostanziale in quanto gli istituti del diritto aeronautico sono stati modellati su quelli millenari del diritto della navigazione.

L'unitarietà del diritto navigazione rileva inoltre dalla circostanza che la relativa disciplina è caratterizzata dal concorso di elementi privatistici e pubblicistici nonché dalla presenza di elementi internazionalistici sia nel diritto marittimo che nel diritto aeronautico.

Fonti e interpretazione.

Le fonti del diritto della navigazione sono indicate dall'articolo 1 del codice e sono le leggi, i regolamenti, le norme corporative e gli usi; qualora manchino disposizioni del diritto navigazione sono applicabili per analogia le norme del diritto civile.

Oltre alle leggi dello Stato, in materia sono applicabili le leggi regionali nei limiti delle rispettive competenze.

Per quel che riguarda la gerarchia delle fonti essa non è determinata dall'articolo 1 del codice della navigazione ma va determinata in base alle disposizioni della legge in generale.

Subordinati alle leggi sono i regolamenti e per quel che riguarda le norme corporative con la soppressione dell'ordinamento corporativo esse potrebbero riferirsi ai contratti collettivi ex articolo 39 della Costituzione (tuttavia perdurando l'inattuazione dell'articolo 39 i contratti collettivi saranno riferibili esclusivamente agli aderenti alle associazioni stipulanti).

Per quel che riguarda gli usi essi hanno efficacia soltanto nelle materie non regolate in modo espresso da leggi e regolamenti; nelle materie regolate da leggi o regolamenti l'uso potrà avere efficacia qualora richiamato espressamente da essi. Quando l'uso è richiamato da una legge esso prevale sul regolamento mentre quando l'uso è richiamato da un regolamento esso prevale solo sulle norme regolamentari subordinate.

Analogia.

Il ricorso all'analogia per il diritto della navigazione ha la precedenza nei riguardi dell'applicazione diretta del diritto comune dato che la norma ricavata col procedimento analogico è una norma di diritto speciale che prevale su quella di diritto comune.

Quando le lacune non si possono colmare con il ricorso all'analogia si fa ricorso al diritto civile intendendosi con quest'ultimo il diritto comune cioè il complesso delle norme dei principi di diritto amministrativo, privato, processuale, internazionale e penale.

Criteri di interpretazione.

L'interpretazione del diritto navigazione non pone problemi specifici in quanto la sua posizione di diritto speciale consente l'applicazione dei normali criteri interpretativi con l'accentuazione di quelli storici e comparativi.

Cap. II. La locazione.

Secondo il codice della navigazione si ha locazione di una nave o di un aeromobile quando una delle parti si obbliga a far godere all'altra per un determinato periodo di tempo la nave o un aeromobile verso il pagamento di un determinato corrispettivo.

Il contratto di locazione attribuisce al conduttore un diritto personale di godimento del veicolo a cui è connessa la detenzione del mezzo.

Alla locazione si applicano oltre alle norme speciali del diritto navigazione anche in via sussidiaria le norme civilistiche sulla locazione compatibili con il particolare oggetto del contratto.

La locazione di nave armata o equipaggiata.

Il codice della navigazione non distingue tra locazione di nave a scafo nudo e locazione di nave armata e equipaggiata.

Si tratta di due sottospecie del contratto di locazione: nel primo caso l'oggetto è la nave dotata solo delle sue pertinenze mentre nel secondo caso l'oggetto è la nave armata cioè dotata di combustibile, provviste etc. ed equipaggiata in quanto il locatore ha già provveduto a stipulare i relativi contratti di arruolamento.

In questo secondo caso, siccome il conduttore assume la qualità di armatore, si ha in suo capo la traslazione ex lege dei contratti di arruolamento dell'equipaggio.

La locazione di aeromobile.

Le disposizioni del codice della navigazione si applicano anche alla locazione di aeromobile. Una differenza rispetto alla locazione di nave riguarda il regime di pubblicità del contratto in quanto nel secondo caso non è previsto alcun regime di pubblicità mentre per la locazione di aeromobile di durata non inferiore a sei mesi la convenzione di Ginevra del 48 dispone l'iscrizione della locazione nel registro di immatricolazione dell'aeromobile che pertanto si pone come condizione necessaria per il riconoscimento da parte degli altri Stati contraenti del diritto di utilizzazione dell'aeromobile.

Una particolare forma di locazione di aeromobile è costituita dai cosiddetti "aircraft interchange agreements" che consentono l'impiego di aeromobili appartenenti ad una compagnia su linee servite da una diversa compagnia con relativo trasferimento dell'esercizio da una compagnia all'altra per i tratti successivi, trasferimento che si attua mediante la sostituzione dell'equipaggio.

Nell'ambito della locazione di aeromobili rientrano anche i rapporti che si instaurano con l'utilizzazione di aeromobili da parte dei soci di un club (tuttavia la giurisprudenza è di diverso avviso qualificando infatti tali rapporti come inquadabili nell'ambito dei contratti associativi).

La forma.

Il contratto di locazione deve essere provato per iscritto e pertanto l'assenza della forma scritta non pregiudica la validità del negozio ma rende esclusivamente più difficile la sua prova in un eventuale giudizio.

La forma scritta non è richiesta per la locazione di navi minori e di mezzi nautici di stazza lorda inferiore alle 10 tonnellate.

Nella pratica la redazione del contratto avviene mediante l'adozione di un formulario denominato Barecon 89.

Obblighi del locatore.

Il locatore deve:

-consegnare la nave o l'aeromobile con le relative pertinenze in stato di navigabilità e in buono stato di manutenzione;

- munire la nave o l'aeromobile dei documenti necessari;
- provvedere a tutte le riparazioni dovute a forza maggiore e al logorio per l'uso normale;
- garantire il pacifico godimento durante la navigazione;
- garantire il conduttore dalle molestie di terzi che pretendono di avere diritti sulla nave o aeromobile.

Il locatore è responsabile per i danni derivanti da difetto di navigabilità a meno che non si provi che il danno sia derivato da un vizio occulto non accertabile con la ordinaria diligenza. Se al momento della consegna della cosa locata il conduttore ravvisa un difetto di navigabilità o di manutenzione allora può chiedere la risoluzione del contratto o una riduzione del corrispettivo salvo che si tratti di vizi facilmente riconoscibili.

Il locatore non può porre in essere innovazioni che diminuiscano il godimento del conduttore. In caso di riparazioni urgenti il conduttore può eseguirle direttamente, salvo rimborso, purché avvisi il locatore.

Il conduttore è tenuto a tollerare le riparazioni ed ha diritto ad una riduzione del corrispettivo proporzionata alla durata delle riparazioni e all'entità del mancato godimento qualora le riparazioni si protraggano oltre 1/6 della durata della locazione ed in ogni caso oltre i 20 giorni.

Obblighi del conduttore.

Il conduttore deve:

- prendere in consegna la nave o l'aeromobile;
- utilizzare la diligenza del buon armatore o esercente;
- servirsene in conformità dell'impiego convenuto o che può presumersi dalle circostanze;
- pagare il corrispettivo convenuto.

Altri obblighi sono solitamente previsti nel contratto.

Il conduttore risponde della perdita e del deterioramento della cosa qualora non provi che gli eventi che l'hanno provocata non siano dovuti a cause a lui imputabili.

I contratti prevedono normalmente l'obbligo del conduttore di sollevare e tenere indenne il locatore dalle responsabilità relative ai debiti derivanti dall'esercizio.

In caso di impossibilità sopravvenuta nel godimento della nave o dell'aeromobile allora si applicano le regole generali del codice civile il quale nel caso di impossibilità definitiva dispone la facoltà di risolvere il contratto con efficacia non retroattiva (ex nunc) mentre nel caso di impossibilità temporanea il debitore non è responsabile per il ritardo nell'adempimento.

Sublocazione e cessione della locazione.

Il conduttore non può sublocare la nave o l'aeromobile né cedere i diritti che gli derivano dal contratto se tali facoltà non gli sono state consentite da locatore.

Nel caso in cui si procede con il consenso del locatore alla sublocazione o alla cessione esse devono essere redatte in forma scritta.

Nella sublocazione il conduttore diventa locatore (sublocatore) nei confronti del terzo subconduttore mentre nella cessione il conduttore (cedente) viene sostituito da cessionario nei diritti e negli obblighi verso il locatore ceduto.

In entrambi i casi l'esercizio del veicolo è assunto dal subconduttore o dal cessionario.

Cessazione della locazione.

La locazione cessa:

- per risoluzione del contratto;
- per lo spirare del termine del contratto;
- per disdetta.

La locazione di nave o di aeromobile non può rinnovarsi tacitamente.

Nel caso di trasferimento a titolo particolare della nave il contratto di locazione è opponibile al terzo acquirente se ha data certa anteriore a quella in cui è stata alienata la cosa. In tal caso il terzo acquirente subentra nella posizione del locatore.

Riconsegna del veicolo.

Cessata la locazione il conduttore deve riconsegnare il veicolo nel medesimo luogo e nel medesimo stato in cui è stato ricevuto salvo il normale deterioramento dovuto all'uso convenuto.

In caso di ritardo nella riconsegna il conduttore in mora è tenuto verso il locatore al corrispettivo convenuto salvo l'obbligo di risarcire il maggior danno.

Per il periodo di ritardo nella riconsegna del veicolo che duri fino alla decima parte della durata del contratto è dovuto al locatore un corrispettivo in misura doppia di quella stabilita nel contratto.

Prescrizione.

I diritti derivanti dal contratto di locazione si prescrivono in un anno dalla scadenza del contratto e nel caso di ritardo nella riconsegna dal momento in cui questa è avvenuta. Nel caso di perdita presunta il termine decorre dalla data di cancellazione della nave o aeromobile dal registro d'iscrizione.

Cap. III. Il noleggio.

Il noleggio è un contratto per il quale l'armatore (noleggiante) in funzione di un corrispettivo, si obbliga a compiere con una nave uno più viaggi prestabiliti (cosiddetto noleggio a viaggio) o per un periodo di tempo convenuto (cosiddetto noleggio a tempo), secondo le condizioni del contratto e dagli usi.

Per effetto del rinvio operato dal codice della navigazione la disciplina del noleggio della nave si applica anche all'aeromobile.

All'armatore (noleggiante) rimane la detenzione della nave mentre i singoli viaggi sono compiuti per conto del noleggiatore.

L'elemento essenziale del contratto di noleggio è la cooperazione del creditore che può arrivare fino a dare ordini e istruzioni relativi all'impiego commerciale e quindi all'attuazione dei trasporti.

Il Charterparty.

Sono stati sollevati dei dubbi in ordine alla reale rispondenza del contratto di noleggio rispetto alla pratica dei traffici marittimi in quanto nel contesto del traffico non di linea si parla di charterparty.

Il charterparty prende il nome di voyage charter quando il nolo viene stabilito a viaggio e di time charter quando il nolo viene stabilito a tempo.

I charterparties sono costituiti da formulari fra i quali un ruolo dominante è giocato dal BIMCO.

I formulari di voyage charter sono molti e redatti in funzione dei differenti tipi di merce e dei diversi tipi di traffico ed inoltre vi sono formulari generici quali il GENCON.

Per il time charter il traffico di carichi secchi è regolato dal BALTIME 1939 e dal NYPE per il traffico petrolifero.

Il noleggio di aeromobile.

Il contratto di noleggio di aeromobile deve avere forma scritta ad probationem.

Esso è un vero e proprio contratto di trasporto che si avvicina al contratto di trasporto marittimo anche se ha per oggetto prevalente il trasferimento di passeggeri di e non di merci. Infatti l'esercente assume l'esecuzione del trasporto e i relativi rischi nei confronti dei passeggeri emettendo i singoli biglietti a proprio nome.

Il rapporto che s'instaura tra il vettore e il suo diretto contraente e i passeggeri è stato qualificato come contratto a favore di terzi.

Forma.

Il contratto di noleggio deve avere forma scritta ad probationem nel senso che la mancanza della forma scritta non inficia la validità del contratto ma rende esclusivamente più ardua la sua prova in un eventuale giudizio.

Il contratto di noleggio deve indicare:

- gli elementi di individuazione, la nazionalità e la portata della nave;
- il nome del noleggiante e del noleggiatore;
- il nome del comandante;
- l'ammontare del nolo;
- la durata del contratto o l'indicazione dei viaggi da compiere.

Nel contratto di noleggio assume un ruolo rilevante la figura del broker di noleggi. Questi è un mediatore che oltre a mettere in contatto le parti provvede di solito alla materiale documentazione del contratto, redigendo il formulario prescelto indicato dalle parti.

Spesso il broker di noleggi sottoscrive anche il contratto con la dicitura "as broker only" anche se è dubbia la validità di tale sottoscrizione quando le parti non gli abbiano conferito mandato in tal senso.

Obblighi del noleggiante.

Il noleggiante è obbligato, prima della partenza, a mettere la nave in stato di navigabilità per il compimento della prestazione convenuta, deve armarla ed equipaggiarla, dotarla dei documenti necessari.

Il noleggiante, salvo che sia diversamente convenuto, è responsabile dei danni derivanti da difetto di navigabilità a meno che non provi si trattasse di vizio occulto non accertabile con la normale diligenza.

Il noleggiatore che lamenta il danno deve provare la sua esistenza e la sua derivazione da un difetto di navigabilità mentre spetta al noleggiante, al fine di escludere la propria responsabilità, provare che la causa dell' innavigabilità derivi da un vizio occulto non accertabile con la normale diligenza.

Il nolo.

L'obbligazione principale del noleggiatore è quella di pagare il nolo che fissato per l'unità di tempo ed è espressione della portata della nave.

Il nolo a tempo è dovuto, in mancanza di patto o uso diverso, in rate mensili anticipate.

Il noleggiante non ha alcun privilegio legale a garanzia del credito del nolo; tuttavia i formulari riconoscono un "lien" al noleggiante cioè una sorta di diritto di ritenzione convenzionale sul carico e sul corrispettivo dei trasporti.

Se il noleggiatore non è puntuale nel pagamento del nolo alla scadenza delle rate i formulari prevedono il diritto del noleggiante di ritirare immediatamente e senza preavviso la nave dal servizio.

Messa a disposizione della nave: clausola di cancello.

La nave dev'essere posta a disposizione del noleggiatore nel porto indicato nel contratto e nel termine convenuto.

L'eventualità che la nave non sia messa a disposizione del noleggiatore è disciplinata di solito dalla cosiddetta clausola di cancello.

Infatti solitamente sono indicati due termini uno iniziale, prima del quale il contratto non avrà inizio d'esecuzione, ed un termine finale detto di cancello.

Secondo la clausola di cancello il noleggiante è obbligato a presentare la nave anche dopo la scadenza del termine di cancello stabilito per la sua messa a disposizione.

Dopo la scadenza del termine qualora la nave non sia arrivata allora il noleggiatore può esercitare una duplice facoltà e cioè dare egualmente attuazione al contratto o cancellare il medesimo.

Secondo gli usi il noleggiatore che utilizza la clausola di cancello non può pretendere il risarcimento dei danni per il ritardo a meno che questo non sia dovuto a dolo o colpa grave del noleggiante.

Obblighi del noleggiatore.

Le spese fisse inerenti alle necessità operative della nave (manutenzione, e equipaggiamento ecc.) sono a carico del noleggiante mentre le spese variabili (combustibile, acqua, spese di ancoraggio ecc.) sono a carico del noleggiatore.

Sono sempre a carico del noleggiatore le spese non prevedibili al momento della stipulazione del contratto.

Il noleggiatore è obbligato ad utilizzare la nave per traffici leciti mentre del resto il noleggiante non è obbligato ad intraprendere un viaggio che esponga la nave o le persone ad un pericolo non preventivato al momento della stipulazione del contratto.

Se il noleggiatore non è puntuale con il pagamento del nolo è previsto il diritto del noleggiante di ritirare la nave dal servizio immediatamente e senza preavviso.

Nel caso di impedimento temporaneo che abbia reso impossibile utilizzo della nave per una causa non imputabile al noleggiatore il nolo a tempo non è dovuto.

Tuttavia in caso di rilascio del carico per fortuna di mare o per accidente subito dal carico o per impedimento d'autorità nazionale o straniera allora il nolo è dovuto al netto delle spese risparmiate dal noleggiante per l' inutilizzazione della nave.

In caso di perdita della nave il nolo a tempo è dovuto fino al giorno in cui è avvenuta la perdita.

L'emissione di polizze di carico.

L'emissione di polizze di carico da parte del comandante per conto del noleggiatore avviene quando il noleggiatore assume il trasporto di merci appartenenti a terzi e fa sì che vengano rilasciate polizze di carico che costituiscono il documento del contratto di trasporto.

Quando il comandante emette la polizza di carico in nome del noleggiatore è il noleggiante che tramite il comandante agisce in rappresentanza del noleggiatore.

Il noleggiante non ha in questo caso alcun rapporto con i terzi.

Più complesso è il caso in cui il comandante emetta polizze di carico per conto del noleggiante infatti in questo caso si configura un'ipotesi di mandato senza rappresentanza e quindi è il noleggiatore a non avere rapporti con i terzi.

Subnoleggio e cessione del noleggio.

Il noleggiatore può subnoleggiare la nave o cedere totalmente o parzialmente i diritti derivanti dal contratto di noleggio rimanendo responsabile con il noleggiante per le obbligazioni originariamente assunte.

Il subnoleggiante poiché non è armatore deve necessariamente servirsi del noleggiante per adempiere alle prestazioni cui si è obbligato verso il sub noleggiatore rispondendo a quest'ultimo anche per i fatti del noleggiante e dell'equipaggio.

La cessione si realizza quando il noleggiatore sostituisce a sé un terzo nella parte attiva del contratto rimanendo però personalmente vincolato verso il noleggiante in relazione agli obblighi derivanti dal contratto stesso.

Vi è una deroga alla disciplina generale della cessione del contratto in quanto il cedente non è liberato salva contraria dichiarazione del ceduto.

Impedimenti.

In caso di impedimento temporaneo che abbia reso impossibile l'utilizzo della nave per causa non imputabile al noleggiatore il nolo a tempo non è dovuto; tuttavia in caso di rilascio per fortuna di mare o per accidente subito dal carico o per provvedimento di autorità nazionale o straniera, durante il tempo dell'impedimento, escluso quello in cui la nave è in riparazione, allora è dovuto il nolo al netto delle spese risparmiate dal noleggiante per l'inutilizzazione della nave.

In caso di perdita della nave il nolo a tempo è dovuto fino al giorno in cui è avvenuta la perdita.

La responsabilità del noleggiante.

Il codice della navigazione non contiene disposizioni specifiche circa la responsabilità del noleggiante verso il noleggiatore salvo quella per difetto di navigabilità e quella concernente l'esonero da responsabilità per le operazioni (e quindi le colpe) commerciali. Pertanto in mancanza di specifiche previsioni contrattuali la responsabilità del noleggiante è ravvisabile in base al diritto comune e alcune norme specifiche in tema di contratti a prestazioni corrispettive.

Comunque la responsabilità del noleggiante è sempre disciplinata nei formulari. Alcuni, come il NYPE, contengono una clausola detta "paramount" mediante la quale viene sostanzialmente adottato il regime di responsabilità del vettore disciplinato dalla convenzione di Bruxelles del 24 sulle polizze di carico.

Il formulario Baltim 1939 disciplina la responsabilità del noleggiante anche sotto il profilo dei danni al carico ma lo esonera a tal punto che questi si trova a rispondere soltanto per colpa personale.

L'employment, l'indemnity e le colpe commerciali.

L'employment è una tipica clausola del time charter in base alla quale il comandante, pur rimanendo alle dipendenze del noleggiante, deve eseguire gli ordini del noleggiatore per quanto attiene all'impiego, all'agenzia e alle operazioni connesse.

Non si tratta di un'obbligazione personale del comandante verso il noleggiatore ma bensì di un'obbligazione del noleggiante di fornire al noleggiatore le prestazioni di un suo dipendente. Ciò accade anche quando il comandante agisce in rappresentanza del noleggiatore (ad esempio rilasciando a terzi polizze di carico).

Il comandante pertanto deve eseguire, nei limiti stabiliti dal contratto, le istruzioni del noleggiatore sull'impiego commerciale della nave e rilasciare le polizze di carico alle condizioni stabilite dal noleggiatore.

Nel contenuto della clausola dell'employment sono distinguibili due tipi di attività che il comandante deve eseguire agli ordini del noleggiatore: il primo gruppo d'attività riguarda quelle relative all'impiego contrattuale della nave mentre il secondo gruppo attiene a quelle attività compiute nell'esclusivo interesse del noleggiatore, attività che questi potrebbe svolgere esso stesso o attraverso i suoi dipendenti ma che per ragioni pratiche sono demandate al comandante. A tale seconda tipologia d'attività è collegata la clausola d'indemnity la quale consente al noleggiante di rivalersi sul noleggiatore per ogni responsabilità in cui il noleggiante possa incorrere in conseguenza dell'emissione di polizze di carico e più in generale dall'esecuzione da parte del comandante delle direttive impartitegli in virtù dell'employment.

Pertanto la clausola d'indemnity serve a tutelare il noleggiante quando, in virtù degli ordini impartiti dal noleggiatore ed eseguiti dal comandante, sia tenuto a sopportare verso i terzi responsabilità più ampie di quelle che per gli stessi motivi debba sopportare il noleggiatore. L'applicazione più frequente della clausola d'indemnity si ha quando una polizza di carico venga emessa in nome del noleggiante invece che per nome del noleggiatore; in tal caso il noleggiante è tenuto a rispondere verso il terzo in base alla polizza di carico e quindi potrà rivalersi sul noleggiatore in virtù del contratto di noleggio.

Diversa è l'ipotesi nella quale il comandante non ottemperi o ottemperi negligenemente agli ordini relativi all'impiego commerciale della nave e quindi alle direttive del noleggiatore (cosiddetta "colpa commerciale"); in tal caso il responsabile è il noleggiante che non potrà rivalersi sul noleggiatore.

Cessazione del noleggio.

Il noleggio a tempo cessa con lo spirare del termine convenuto mentre il noleggio a viaggio cessa col esaurirsi delle rotte indicate.

Se per fatto del noleggiatore la durata dell'ultimo viaggio ecceda la scadenza del contratto non si dà luogo a liquidazione dei danni ma al noleggiante, per il tempo eccedente, spetta un corrispettivo in misura doppia di quella stabilita nel contratto (tuttavia tale disposizione è normalmente derogata dai formulari che dispongono la corresponsione del prezzo di mercato).

Il contratto di noleggio si estingue poi per le cause generali di risoluzione dei contratti a prestazioni corrispettive e pertanto anche per impedimento.

Una particolare forma di risoluzione è prevista dai formulari nel caso di entrata in guerra dello Stato cui batte bandiera la nave noleggiata.

Prescrizione.

I diritti derivanti dal contratto di noleggio si prescrivono col del corso di un anno.