AMBIENTEDIRITTO
- Anno XXVI - Fascicolo n. 4/2026 -

IL *CASH BUYER* QUALE ARMATORE DELL'ULTIMO VIAGGIO: VENDITA DELLA NAVE DESTINATA ALLA DEMOLIZIONE E RESPONSABILITÀ AMBIENTALE DELL'ARMATORE CEDENTE

The Cash Buyer as Shipowner of the Final Voyage: Sale of a Vessel for Demolition and Environmental Liability of the Selling Shipowner

CARLO CORCIONE

Abstract. Il contributo esamina la posizione del *cash buyer* nella vendita della nave destinata alla demolizione. La Convenzione di Hong Kong e il regolamento (UE) n. 1257/2013 comprendono nella nozione di *shipowner* anche il proprietario temporaneo che acquisti la nave in attesa di venderla o di consegnarla all'impianto. Nel diritto italiano, invece, la qualità di armatore non consegue alla sola proprietà, ma richiede l'assunzione dell'esercizio. Il *cash buyer* diviene pertanto armatore dell'ultimo viaggio quando, ricevuta la nave, ne organizzi in nome proprio la navigazione verso il luogo della demolizione. L'indagine distingue il trasferimento della proprietà dalla consegna e verifica quali elementi consentano di individuare il soggetto al quale fa capo l'esercizio. Viene poi considerata la qualificazione della nave come rifiuto, che può precedere la vendita e permanere nonostante la sua idoneità alla navigazione. Ne deriva che l'assunzione dell'esercizio da parte del *cash buyer* non libera necessariamente l'armatore cedente dagli obblighi sorti prima della consegna o dalle conseguenze della decisione di disfarsi della nave. Le clausole contrattuali possono regolare la destinazione della nave e distribuire fra le parti il peso economico della responsabilità, ma non modificano gli obblighi pubblicistici né pregiudicano i diritti dei terzi.

Abstract. *This paper examines the legal position of the cash buyer in the sale of a vessel intended for demolition. The Hong Kong Convention and Regulation (EU) No 1257/2013 include within the definition of shipowner a temporary owner who acquires a vessel pending its sale or delivery to a ship recycling facility. Under Italian law, however, ownership alone does not confer the status of armatore, which depends upon the assumption of the operation of the vessel. A cash buyer therefore becomes the armatore of the final voyage when, after delivery, it operates the vessel in its own name and arranges her passage to the place of demolition. The paper distinguishes the transfer of title from delivery and considers the circumstances which identify the person responsible for the vessel's operation. It then addresses the classification of an end-of-life vessel as waste, which may occur before the sale even though the vessel remains seaworthy. Accordingly, the cash buyer's assumption of the vessel's operation does not necessarily release the selling shipowner from obligations arising before delivery or from the consequences of an earlier decision to discard the vessel. Contractual provisions may govern the vessel's destination and allocate the financial consequences of liability between the parties, but they cannot alter public law obligations or prejudice third-party rights.*

Parole chiave: *cash buyer*; demolizione navale; armatore; esercizio della nave; spedizione di rifiuti; responsabilità dell'armatore cedente.

Keywords: *cash buyer; ship demolition; shipowner; operation of the vessel; waste shipment; liability of the selling shipowner.*

SOMMARIO: 1. Il contesto dell'indagine. **- 2.** La vendita della nave destinata alla demolizione e la funzione del *cash buyer*. **- 3.** La disciplina internazionale ed europea della demolizione navale. **- 4.** Il *cash buyer* fra nozione di *shipowner* e qualità di armatore. **- 5.** La consegna della nave, il trasferimento

della proprietà e l'assunzione dell'esercizio. **- 6.** La nave destinata alla demolizione nel diritto dei rifiuti. **- 7.** La responsabilità dell'armatore cedente dopo il trasferimento della nave. **- 8.** Riflessioni conclusive.

1. Il contesto dell'indagine

La demolizione segna la fine della vita operativa della nave, ma non coincide con un solo fatto materiale[1]. Prima che abbia inizio lo smantellamento, l'armatore decide di cessare l'impiego commerciale e individua un acquirente. La nave continua intanto a essere iscritta in un registro e può compiere un ultimo viaggio. Rimane perciò un mezzo della navigazione anche quando il suo valore viene ormai determinato in base ai materiali recuperabili. La disciplina deve seguire questa trasformazione senza anticipare la perdita della natura di nave e senza ritardare l'applicazione delle norme sui rifiuti.

Nella prassi, nell'intervallo tra la decisione di demolire la nave e il suo ingresso nell'impianto si colloca normalmente l'attività del c.d. *cash buyer*. L'espressione indica l'operatore che acquista la nave dall'ultimo proprietario commerciale e la rivende al cantiere incaricato dello smantellamento. Il pagamento è di regola eseguito in tempi brevi, mentre il prezzo viene determinato in rapporto al *light displacement tonnage* (LDT), indicato nella prassi anche come *lightweight* o *light ship*. Tale valore esprime il peso della nave scarica, comprensivo dello scafo, dell'apparato motore e delle attrezzature stabilmente installate, ma senza carico, combustibile, provviste e acqua di zavorra[2]. Il prezzo è quindi convenuto per unità di LDT e riflette soprattutto il valore dei materiali recuperabili, tenendo conto delle quotazioni dell'acciaio e degli altri metalli, nonché dei costi connessi allo smantellamento[3]. Dopo la consegna, il *cash buyer* può cambiare il nome della nave, iscriverla in un altro registro e predisporne il trasferimento verso l'impianto[4].

La brevità del periodo in cui il *cash buyer* è proprietario della nave, potrebbe indurre a considerarlo come un semplice intermediario. La definizione non corrisponde tuttavia alla struttura dell'operazione. L'intermediario infatti, per definizione, favorisce l'incontro delle parti mentre il *cash buyer* conclude invece due vendite e assume diversi rischi, tra cui, su tutti dal punto di vista economico, la differenza

[1] B. NOTARNICOLA, A. TACENTE, R. DI CAPUA, & S. MASINI, *La demolizione delle navi: aspetti normativi, economici, tecnologici ed ambientali*, in *Dialogi Europaei L'impresa sostenibile Alla prova del dialogo dei saperi*, 2020, EuriConv-Italia, pp. 5-14.

[2] La nave diretta alla demolizione viaggia normalmente senza carico, ma può conservare o imbarcare acqua di zavorra per ragioni di stabilità. La sua destinazione finale non esclude l'applicazione della Ballast Water Management Convention, né gli obblighi relativi alla gestione dell'acqua e dei sedimenti. Sul punto si veda K. GOURDON, *Ship Recycling: An Overview*, in OECD Science, Technology and Industry Policy Papers, 2019, n. 68, pp. 1-49.

[3] Sul punto si vedano N.E. MIKELIS, *Ship Recycling*, in H.N. Psaraftis (a cura di), *Sustainable Shipping. A Cross-Disciplinary View*, Springer International Publishing, Cham, 2019, pp. 203-248, spec. 219 ss.; J. HSUAN, C. PARISI, *Mapping the Supply Chain of Ship Recycling*, in Marine Policy, 2020, vol. 118, art. 103979.

[4] Sulla rilevanza, quali indici della già intervenuta decisione di demolire la nave, del prezzo commisurato al valore dei materiali recuperabili, della vendita a un *cash buyer* e del successivo mutamento della bandiera v. C. GLINSKI, *The Public-Private Governance Regime on Sustainable Ship Recycling: An In-Depth Analysis*, in Review of European, Comparative & International Environmental Law, 2022, pp. 268 ss., spec. 270. L'autore rileva, peraltro, come l'accertamento dell'intenzione di disfarsi della nave rimanga difficile quando il venditore affermi di avere concluso una vendita ordinaria e sostenga che la decisione di procedere alla demolizione sia stata assunta soltanto dal compratore.

tra il prezzo pagato al venditore e quello ottenuto dal cantiere[5]. Tra i due trasferimenti egli, o una società costituita per l'operazione, diviene proprietario della nave e la durata limitata del titolo non ne attenua gli effetti.

È in questa fase intermedia che viene normalmente organizzato il trasferimento della nave verso un impianto situato in un altro Paese. A tale riguardo assumono rilievo sia lo Stato di bandiera, alla cui disciplina la nave è soggetta, sia lo Stato nel quale essa si trova quando viene deciso il suo avvio alla demolizione, dal quale può avere inizio una spedizione transfrontaliera di rifiuti. La vendita al *cash buyer* può essere accompagnata dalla cancellazione dal registro di provenienza e dall'iscrizione sotto una nuova bandiera. Dopo la consegna, il compratore provvede, secondo il contenuto dell'accordo, all'organizzazione dell'ultimo viaggio e alla successiva consegna al cantiere. L'operazione distingue così il soggetto che ha deciso di porre termine all'impiego commerciale della nave da quello che ne cura il trasferimento e la consegna all'impianto di demolizione.

La vendita della nave e la figura dell'armatore hanno formato oggetto, anche nella dottrina italiana, di studi ampi e ormai consolidati[6]. Non è mancata neppure l'attenzione per la demolizione navale, esaminata soprattutto alla luce della Convenzione di Basilea, della Convenzione di Hong Kong[7] e del regolamento europeo n. 1257/2013[8]. In tali studi compare frequentemente anche il *cash buyer*[9]. Di esso

---

[5] Il *cash buyer* non può essere assimilato al *broker* marittimo. Quest'ultimo opera normalmente quale agente o intermediario e non acquista la nave; il *cash buyer*, invece, contrae in nome proprio, paga il prezzo e acquista il bene in vista della successiva vendita all'impianto di demolizione. Sul ruolo del *broker* marittimo si vedano A. JAMIESON, *Shipbrokers and the Law*, Informa Law from Routledge, 2020, pp. 5 ss. e pp. 70 ss.; M.W. LODWICK, *Shipbrokers' Liability: An American Overview*, in Tulane Maritime Law Journal, 1998, vol. 23, pp. 45 ss. In giurisprudenza, sulla qualificazione del *broker* quale agente si vedano Harper & Co. v Vigers Brothers, [1909] 2 K.B. 549, 562; G.C. Ashdown & Co. Ltd v Godman, (1928) 31 Ll. L. Rep. 227, 228; Armagas Ltd v Mundogas S.A. (The Ocean Frost), [1986] A.C. 717; Marcan Shipping (London) Ltd v Polish Steamship Co. (The Manifest Lipkowy), [1988] 2 Lloyd's Rep. 171, 180.

[6] In tema di compravendita navale v. A. ROMAGNOLI, *La compravendita di nave*, in Trattato breve di diritto marittimo, coordinato da A. Antonini, III, Milano, 2010, pp. 37 ss.; F. BERLINGIERI, *Acquisto, vendita e locazione di nave: aspetti pubblicitari*, in Dir. mar., 1996, pp. 835 ss. Sulla figura dell'armatore e sulla nozione di esercizio della nave v., per tutti, A. LEFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, XVI ed., Milano, 2022; F. FRANCHINA, *Contributo allo studio sulla figura dell'armatore tra limitazione e assicurazione della responsabilità per crediti marittimi*, Napoli, 2018, spec. 19 ss.

[7] Conv. Hong Kong del 15 maggio 2009, allegato, regola 1, n. 8, che comprende nella nozione di *shipowner* anche chi abbia acquistato la proprietà della nave per un periodo limitato, in attesa della sua vendita o della consegna a un impianto di demolizione. Si vedano inoltre l'art. 3, quanto all'ambito di applicazione; le regole 5, 9 e 10, rispettivamente sull'inventario dei materiali pericolosi, sul piano di demolizione riferito alla singola nave e sulle visite; la regola 24, sull'obbligo del proprietario di comunicare all'amministrazione l'intenzione di procedere alla demolizione.

[8] Regolamento (UE) n. 1257/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 novembre 2013, relativo al riciclaggio delle navi, art. 3, par. 1, n. 14. La disposizione comprende nella nozione di armatore la persona registrata come proprietario, chi possieda la nave per un periodo limitato in attesa della vendita o della consegna all'impianto e chi abbia assunto dal proprietario la responsabilità dell'esercizio. Si vedano inoltre gli artt. 2, sull'ambito di applicazione; 5, sull'inventario dei materiali pericolosi; 6, sugli obblighi dell'armatore; 7, sul piano di demolizione; 8-10, sulle visite e sui certificati. Ai sensi dell'art. 6, par. 5, l'armatore rimane responsabile della nave sino a quando il gestore dell'impianto non ne abbia accettato la responsabilità.

[9] Fra i contributi più prossimi al tema v. D. CASCIANO, *Il riciclaggio delle navi: la Convenzione di Hong Kong del 15 maggio 2009 e il regolamento (UE) n. 1257/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 novembre 2013*, in Dir. trasporti, 2022, pp. 1 ss., il quale ricostruisce il sistema introdotto dalla Convenzione di Hong Kong e dalla disciplina europea, soffermandosi sul loro rispettivo ambito di applicazione e sul rapporto con le norme relative alle spedizioni transfrontaliere di rifiuti; particolare attenzione è dedicata agli obblighi dell'armatore, all'inventario dei materiali pericolosi e ai requisiti prescritti per gli impianti di demolizione. A.

vengono descritte la funzione economica e la posizione intermedia fra il proprietario della nave e il cantiere; se ne considera inoltre il ruolo nel mutamento della bandiera e nel trasferimento verso i Paesi nei quali la demolizione viene eseguita. La letteratura più recente ha infine esaminato la possibile responsabilità del precedente armatore per i danni prodotti presso l'impianto[10]. Questi diversi profili sono stati tuttavia considerati, per lo più, separatamente.

Non sembra, in particolare, che sia stata tentata una ricostruzione giuridica complessiva della posizione assunta dal *cash buyer* nel periodo compreso fra le due vendite[11]. Rimangono così da chiarire la natura dei poteri acquistati con la consegna e il rapporto fra proprietà ed esercizio durante l'ultimo viaggio. Né risulta specificamente approfondito il confronto fra la nozione di *shipowner* accolta dalla disciplina internazionale ed europea e quella di armatore propria del codice della navigazione. È proprio su questo punto che si concentra la presente indagine. La demolizione rileva non tanto come attività materiale, quanto come destinazione già impressa alla nave e come ragione dell'operazione economica. Occorre stabilire se il *cash buyer*, oltre ad acquistare la nave, ne assuma l'esercizio sino all'impianto e se, tale assunzione, sia sufficiente a liberare il precedente armatore dalle responsabilità che trovino origine nella decisione di disfarsene, anteriormente assunta.

L'indagine impone evidentemente di tenere distinte nozioni che non coincidono. La Convenzione di Hong Kong comprende nello *shipowner* anche chi acquista la nave per un periodo limitato, in attesa della sua consegna all'impianto di demolizione. La medesima figura è compresa nella definizione contenuta nel regolamento europeo, la cui versione italiana adopera il termine armatore. Nel codice

---

BREGANTE, *Ship-recycling: la disciplina sanzionatoria introdotta in Italia e le prime pronunce giurisprudenziali in Europa*, ivi, 2022, pp. 61 ss., esamina invece l'apparato sanzionatorio recato dal d.lgs. 30 luglio 2020, n. 99, e le prime applicazioni giudiziarie europee, dalle quali emerge il rilievo attribuito al momento in cui viene assunta la decisione di disfarsi della nave. In una prospettiva di diritto internazionale ed europeo, G. ARGÜELLO MONCAYO, *International law on ship recycling and its interface with EU law*, in Marine Pollution Bulletin, 2016, pp. 301 ss., pone in evidenza le difficoltà di coordinamento fra la Convenzione di Basilea, la Convenzione di Hong Kong e il regolamento dell'Unione, nonché i vuoti di tutela che possono derivare dalla diversità dei rispettivi criteri di applicazione.

[10] Per la ricostruzione della catena economica della demolizione e della posizione occupata dal *cash buyer* v. J. HSUAN, C. PARISI, *Mapping the Supply Chain of Ship Recycling*, in Marine Policy, 2020, vol. 118, art. 103979. Sulla responsabilità dell'armatore cedente per le conseguenze della demolizione v. C. GLINSKI, *Liability of Shipowners and Classification Societies for Environmental Damage and Unsafe Working Conditions at Recycling Yards*, in Review of European, Comparative & International Environmental Law, 2022, pp. 468 ss. Sulla rilevanza penale delle condotte connesse al trasferimento della nave destinata alla demolizione v. altresì E.M. WITJENS, *Criminal Liability Based on European Regulations for Ship Recycling in South Asia: Dead in the Water?*, in Journal of International Maritime Law, 2022, pp. 27 ss.

[11] Sul *cash buyer* quale intermediario fra il proprietario commerciale della nave e l'impianto di demolizione v. I. AHMED, *Ungovernable Ships at the End of Their Lives and the Response of the Hong Kong Convention: A Critical Appraisal of the Treaty on Ship-Breaking from the Perspective of South Asian Ship-Breaking Nations*, in Santa Clara Journal of International Law, 2020, pp. 124 ss., spec. 136 s. L'A. si sofferma sul trasferimento temporaneo della proprietà e sulla difficoltà di applicare gli obblighi convenzionali quando l'acquisto avvenga in prossimità della consegna all'impianto. Sul posto occupato dal cash buyer nella catena della demolizione v. altresì I. HADJIYIANNI, A. KLONI, *Regulating Shipbreaking as a Global Activity: Issues of Fragmentation and Injustice*, in Journal of Environmental Law, 2021, pp. 211 ss., spec. 216 s., ove si osserva che il suo intervento separa contrattualmente il precedente proprietario dal cantiere e rende più complessa l'imputazione delle responsabilità. Nessuno dei due contributi esamina, tuttavia, se il *cash buyer*, una volta ricevuta la nave, ne assuma l'esercizio ai fini dell'ultimo viaggio.

della navigazione, tuttavia, tale qualità dipende dall'assunzione dell'esercizio. L'uso della stessa parola non vale, dunque, a rendere identiche le due nozioni.

Conviene prendere le mosse dalla disciplina internazionale ed europea, per verificare poi come la figura del *cash buyer* si collochi nel diritto italiano e quale rilievo assuma il momento della consegna. Su queste premesse potrà essere esaminata la qualificazione della nave destinata alla demolizione come rifiuto, dalla quale dipende anche la possibile permanenza di una responsabilità in capo all'armatore cedente. Non vi è, infatti, alcuna necessaria coincidenza tra acquisto della proprietà e assunzione dell'esercizio. Allo stesso modo, la consegna della nave non basta, da sola, a liberare chi ne abbia già deciso la demolizione.

2 La vendita della nave destinata alla demolizione e la funzione del *cash buyer*

La vendita di una nave ancora impiegata nei traffici attribuisce normalmente al compratore la libertà di determinarne l'uso successivo[12]. L'acquirente può proseguire l'esercizio, concedere la nave in locazione o rivenderla[13]. Nella vendita conclusa in vista della demolizione, invece, il valore economico dipende dalla cessazione dell'impiego. Il prezzo riflette il peso dei materiali e i costi necessari per trasferire la nave al cantiere. Questa funzione emerge dalle trattative anche quando il contratto non impiega espressamente le parole demolizione o smantellamento[14].

La prassi sottoposta all'esame della giurisprudenza inglese conferma che l'intervento del *cash buyer* assume la forma di una compravendita funzionalmente collegata alla demolizione. Nel caso considerato, l'acquirente operava per un gruppo indiano titolare di impianti ad Alang, nello Stato del Gujarat, e si obbligava a destinare la nave a uno dei cantieri appartenenti al gruppo o ad esso collegati, da individuare prima dell'arrivo. Il contratto prescriveva inoltre che la demolizione fosse eseguita in condizioni di sicurezza e nel rispetto dell'ambiente. Anche il criterio di determinazione del corrispettivo rivelava la funzione dell'operazione: il prezzo, complessivamente superiore a quattordici milioni di dollari, era stabilito in 366 dollari per tonnellata di *lightweight*[15]. Oggetto del contratto rimaneva la nave, ma il suo valore non dipendeva più dalla capacità di essere impiegata nella navigazione. Dipendeva ormai dalla quantità e dal valore dei materiali ricavabili dalla demolizione, detratte le spese necessarie per la consegna al cantiere[16].

---

[12] Sulla compravendita della nave si veda B. SOYER, A. TETTENBORN, (a cura di) *Ship building, sale and finance*, Informa Law from Routledge, Abingdon-New York, 2016, pp. 1 ss.; M. HANNAFORD, P. TURNER, I. GOLDREIN, *Ship Sale and Purchase*, Informa Law from Routledge, Abingdon-New York, 2013, pp. 1 ss. Sui contratti mediante i quali può essere attuata la successiva utilizzazione della nave si vedano C. TOSORATTI, *La locazione di nave*, in A. Antonini (coord.), Trattato breve di diritto marittimo, II, I contratti di utilizzazione della nave e la responsabilità del vettore, Milano, 2008, pp. 1 ss.; A. ANTONINI, *Il noleggio*, ivi, pp. 39 ss. In giurisprudenza, sull'efficacia della clausola che vieta al compratore di impiegare o rivendere la nave per uno scopo diverso dalla demolizione, si veda Priyanka Shipping Ltd v Glory Bulk Carriers Pte Ltd, [2019] EWHC 2804 (Comm), spec. parr. 58 ss. e 206.

[13] M. CASANOVA, M. BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti. La disciplina contrattuale*, Giuffrè, Milano, 2007; G.M. Boi, *I contratti marittimi. La disciplina dei formulari*, Giuffrè, Milano, 2008.

[14] Sulla rilevanza delle trattative e delle complessive condizioni della vendita ai fini dell'accertamento della destinazione alla demolizione, v. C. GLINSKI, *The Public-Private Governance Regime on Sustainable Ship Recycling: An In-Depth Analysis*, cit., pp. 270 ss.

[15] High Court of Justice (England and Wales), Queen's Bench Division, Commercial Court, 24 giugno 2022, *NKD Maritime Ltd v Bart Maritime (No. 2) Inc*, [2022] EWHC 1615 (Comm), parr. 2-3 e 90, n. 1, con riguardo alla destinazione della nave alla demolizione anziché alla prosecuzione dell'impiego commerciale.

La pronuncia interessa nondimeno la presente indagine, poiché ricostruisce con particolare chiarezza l'assetto negoziale dell'operazione. Il *cash buyer* acquista la proprietà della nave, ma la vendita si inserisce in un programma del quale la demolizione costituisce l'esito già previsto e al quale sono ordinate le attività che precedono la consegna all'impianto.

La ragione pratica di un simile assetto si comprende agevolmente. Il *cash buyer* consente all'armatore cedente di trattare con un solo soggetto, capace di corrispondere il prezzo senza attendere che il cantiere provveda al finanziamento dell'acquisto. Egli assume, nel tempo che intercorre tra le due vendite, il rischio delle variazioni del valore dei materiali e si avvale della conoscenza dei mercati nei quali la demolizione viene abitualmente eseguita. Si spiega così il frequente ricorso a tale figura, specialmente quando l'armatore abbia interesse a definire senza indugio la dismissione della nave. La convenienza dell'operazione per il cedente non permette, tuttavia, di relegare il *cash buyer* al ruolo di mero intermediario, né di trascurare la posizione che egli viene ad assumere dopo la consegna[17].

La posizione assunta dal *cash buyer* dipende, anzitutto, dalle modalità convenute per la consegna. Non di rado la vendita è conclusa secondo la formula *as is, where is*, vale a dire nello stato in cui si trova e nel luogo in cui si trova. Con essa il compratore accetta la nave nelle condizioni materiali esistenti al momento della consegna e la riceve nel luogo stabilito, senza che il venditore sia tenuto a condurla sino al cantiere, salve naturalmente le diverse garanzie previste dal contratto[18]. Spetta pertanto al *cash buyer* predisporre quanto occorre per il viaggio verso l'impianto[19]. In altre operazioni, invece, è il venditore a obbligarsi alla consegna presso un determinato ancoraggio o direttamente nel luogo destinato alla demolizione. Le modalità della consegna concorrono, pertanto, a individuare il soggetto al quale fa capo l'organizzazione dell'ultimo viaggio, con i relativi costi, e al quale è riferibile la scelta della destinazione della nave. Qualora venga in considerazione l'ordinamento italiano, tale potere organizzativo deve essere tenuto distinto dalla direzione della manovra e della navigazione, che il codice riserva in via esclusiva al comandante[20].

---

[16] Occorre tuttavia precisare che la controversia non verteva sull'adempimento degli obblighi ambientali assunti dal compratore. Essa traeva origine dalle restrizioni adottate dalle autorità indiane durante la pandemia e riguardava la facoltà del compratore di sciogliersi dal contratto.

[17] Si veda Singapore Chamber of Maritime Arbitration, 20 aprile 2022, *Nadella Corporation v Falcon Carrier Shipping Ltd*, SCMA Case No. 2019/034, parr. 5.2.15-5.2.19, ove si dà atto della normale interposizione del *cash buyer* tra l'armatore cedente e il cantiere, determinata anche dalla preferenza del primo per il pagamento in contanti rispetto al credito documentario utilizzato dagli impianti di demolizione.

[18] Sulla portata della clausola *as is, where is* nella vendita della nave si vedano Mariola Marine Corporation v Lloyd's Register of Shipping (The Morning Watch), [1990] 1 Lloyd's Rep. 547, 555-556; High Court of Justice (England and Wales), Queen's Bench Division, Commercial Court, 13 dicembre 2012, *Dalmare SpA v Union Maritime Ltd (The Union Power)*, [2012] EWHC 3537 (Comm), [2013] 1 Lloyd's Rep. 509, parr. 77-84; High Court of Justice (England and Wales), Queen's Bench Division, Commercial Court, 31 luglio 2014, *Hirtenstein v Hill Dickinson LLP*, [2014] EWHC 2711 (Comm), parr. 51-56. La formula implica normalmente l'accettazione della nave nelle condizioni in cui si trova, ma non esclude necessariamente le garanzie espressamente convenute né, secondo la soluzione prospettata in *The Union Power*, ogni rimedio fondato sulle garanzie implicite previste dalla legge applicabile.

[19] In riferimento alla vendita *as is, where is* accompagnata dall'assunzione, da parte del compratore, degli oneri relativi alla preparazione e al trasferimento della nave si veda United States Court of Appeals for the Eleventh Circuit, 16 maggio 2023, *Windspeed Enterprise Ltd v Modern American Recycling & Repair Services, LLC*, No. 22-12242, 3-4. Il contratto poneva a carico dell'acquirente il trasferimento delle unità, i combustibili, le riparazioni e quanto altro fosse necessario per prepararle al viaggio.

[20] Art. 295, comma 1, cod. nav. Il comandante, sebbene nominato dall'armatore e da questo revocabile ai sensi dell'art. 273 cod. nav., conserva l'autonomia necessaria all'esercizio delle funzioni che la legge gli attribuisce, specialmente per quanto concerne la sicurezza della nave e della spedizione. Sul rapporto tra i poteri

La prassi fa frequente ricorso a società veicolo[21]. Il *cash buyer* negozia l'acquisto, mentre una società distinta, c.d. *special purpose vehicle*, compare nel *bill of sale* e nel nuovo registro. La costituzione di una società per la singola nave risponde alla separazione dei rischi e non è, da sola, indice di un illecito[22]. Può tuttavia rendere meno trasparente il rapporto tra il proprietario registrato e

dell'armatore e le attribuzioni proprie del comandante, si veda A. ANTONINI, *L'esercizio della navigazione marittima: l'armatore e il proprietario della nave*, in Dir. trasporti, 2020, pp. 87 ss.

[21] Rispetto alla funzione svolta dal *cash buyer* nel trasferimento della nave verso il Paese di demolizione v. I. AHMED, *The Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and Their Disposal: A Legal Misfit in Global Ship Recycling Jurisprudence*, in Washington International Law Journal, 2020, 411 ss., spec. 423 s. L'A. riconduce la diffusione di tali operatori anche all'incertezza che ha accompagnato l'applicazione della Convenzione di Basilea alle navi giunte al termine della loro vita commerciale. Per il rapporto fra intervento del *cash buyer*, nuova identità di bandiera e mancata manifestazione dell'intenzione del precedente proprietario di disfarsi della nave v. M.Z. ALI, P. PEARCE, *Shipbreaking in India and Bangladesh: A Comparative Legal Analysis of International Law, Judicial Decisions and Legislation*, in Australian Journal of Asian Law, 2022, pp. 21 ss., spec. 26 s. La liceità della vendita e della nuova iscrizione non esclude che le circostanze dell'operazione possano rivelare una finalità elusiva.

[22] La costituzione di una società proprietaria di una sola nave, comunemente indicata come *single ship company* o *one-ship company*, costituisce una modalità ordinaria di organizzazione dell'impresa armatoriale. Essa consente di riferire alla singola unità i rapporti inerenti alla proprietà, al finanziamento e all'esercizio, separandone il rischio da quello relativo alle altre navi appartenenti al medesimo gruppo; agevola inoltre la costituzione dell'ipoteca e le altre forme di garanzia richieste dal finanziatore. La distinta soggettività delle società proprietarie non esclude che la gestione tecnica o commerciale della flotta venga affidata a un'unica impresa. V., nella dottrina italiana, S.M. CARBONE, P. CELLE, M. LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, VII ed., Torino, 2024; A. MONTESANO, *L'interpretazione delle garanzie di pagamento nell'ambito dei contratti di costruzione di nave: garanzia «see to it» vs. «demand guarantee»*, in Dir. trasp., 2022, pp. 773 ss., spec. 782 s. Nella dottrina straniera v. D.PH. CHRISTODOULOU, *The Single Ship Company: The Legal Consequences from its Use and the Protection of its Creditors*, Athens, 2000; A. MANDARAKA-SHEPPARD, *Modern Maritime Law, Volume 1: Jurisdiction and Risks*, III ed., Abingdon, 2013, pp. 130 ss.; F. BERLINGIERI, *Berlingieri on Arrest of Ships*, VI ed., Abingdon-New York, 2017, II, pp. 104 ss.; E. GÖRETZLEHNER, *Maritime Cross-Border Insolvency: An Analysis for Germany, England and Wales and the USA*, Cham, 2019, pp. 25 ss. La costituzione di una società nel Paese del registro può essere richiesta o favorita dalle condizioni stabilite per l'attribuzione della bandiera; non vi è, peraltro, necessaria coincidenza fra nazionalità della società proprietaria, bandiera della nave e sede dell'impresa che ne cura la gestione. Anche i regimi di *tonnage tax*, nei quali il reddito imponibile viene determinato in funzione del tonnellaggio delle navi esercitate, concorrono alla diffusione di strutture societarie articolate per singole unità. Nell'ordinamento italiano il regime è disciplinato dagli artt. 155-161 t.u.i.r. e dal d.m. 23 giugno 2005; l'opzione, tuttavia, deve comprendere tutte le navi aventi i requisiti prescritti gestite dalle società appartenenti al medesimo gruppo, sicché la separazione in società mononave non consente una scelta fiscale nave per nave. La giurisprudenza inglese ha da tempo riconosciuto che la ripartizione della flotta fra società distinte costituisce un assetto lecito e non giustifica, in mancanza di frode o simulazione, il superamento dell'autonomia patrimoniale: *The Maritime Trader* [1981] 2 Lloyd's Rep. 153, 157; *The Evpo Agnic* [1988] 2 Lloyd's Rep. 411, 415, C.A.; più recentemente, *Eastern Pacific Chartering Inc. v Pola Maritime Ltd* [2022] EWHC 2095 (Comm), parr. 131 ss. La normalità della struttura è stata riconosciuta anche con riguardo ai contratti di costruzione, nei quali la società veicolo, prima della consegna, può non possedere altri beni oltre ai diritti nascenti dal contratto: *Shanghai Shipyard Co. Ltd v Reignwood International Investment (Group) Co. Ltd* [2021] EWCA Civ 1147, par. 27. Nell'ordinamento italiano, pur mancando un corrispondente indirizzo specificamente riferito alle società mononave, resta fermo che la distinta personalità giuridica della proprietaria non risolve il diverso problema dell'imputazione dell'esercizio: è armatore il soggetto che assume in proprio l'esercizio della nave, anche se diverso dal proprietario, mentre, in mancanza della dichiarazione, opera la presunzione stabilita dall'art. 272 cod. nav.; Cass., 11 febbraio 2022, n. 4436. La costituzione della società veicolo non è dunque, per sé sola, indice di un intento elusivo; acquistano rilievo, semmai, il momento della sua costituzione, i rapporti con il cash buyer e l'effettiva direzione dell'ultimo viaggio.

l'impresa che ha scelto il cantiere. La qualificazione deve perciò considerare la gestione effettiva e non fermarsi all'intestazione formale.

Considerazioni in parte analoghe valgono per il cambio di bandiera. Se, dopo la cancellazione dal registro di provenienza, la nave deve ancora raggiungere con i propri mezzi il luogo della demolizione, essa deve essere posta sotto una nuova bandiera[23]. Il mutamento dell'iscrizione può pertanto rispondere a un'esigenza propria dell'ultimo viaggio. Diverso giudizio si impone quando la nuova bandiera sia scelta allo scopo di sottrarre la nave ai controlli ai quali era precedentemente soggetta o di eludere gli obblighi derivanti dalla disciplina europea. In tal caso, la stretta vicinanza temporale fra la decisione di demolire e il cambio di bandiera può costituire un elemento utile per ricostruire l'unità dell'operazione[24].

La complessità dell'operazione non vale, tuttavia, a mutare la natura dei rapporti che la compongono. L'acquisto concluso dal *cash buyer* rimane una compravendita; tale è pure, di regola, il successivo trasferimento della nave al cantiere o al gestore dell'impianto. Fra le due vendite può inserirsi un contratto di *ship management*, mediante il quale il compratore affida a un'impresa specializzata la gestione tecnica della nave, quella dell'equipaggio o gli altri servizi occorrenti per l'ultimo viaggio[25]. L'affidamento di tali servizi non modifica la natura delle vendite e non comporta, di

[23] La nave destinata a proseguire la navigazione deve essere posta sotto la bandiera di uno Stato e assoggettata al relativo regime di registrazione; v. artt. 91 e 92 della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare. Il passaggio a un nuovo registro, considerato isolatamente, costituisce pertanto un atto lecito e può essere necessario per il compimento dell'ultimo viaggio. Sulla nazionalità della nave e sul ricorso ai registri aperti si vedano S. ZUNARELLI, *Le bandiere di convenienza e l'evolversi dei principi di libertà di navigazione e di commercio marittimo*, in Dir. mar., 1980, pp. 400 ss.; A. ZANOBETTI PAGNETTI, *Il rapporto internazionale di lavoro marittimo*, Bologna, 2008, pp. 7 ss.; N.G. CARNIMEO, *Le bandiere di convenienza nella navigazione da diporto. Spunti in materia fiscale*, in F. Morandi (a cura di), *I contratti del trasporto aereo, marittimo e terrestre*, Roma, 2012, pp. 223 ss.

[24] Il mutamento di bandiera non dimostra, da solo, l'intento elusivo, ma può concorrere con gli altri elementi dell'operazione a provare che la destinazione alla demolizione era stata già stabilita. La recente valutazione compiuta dalla Commissione europea indica nel cambio dalla bandiera di uno Stato membro a quella di un Paese terzo, effettuato poco prima della demolizione, uno dei principali fattori di elusione del regolamento: Commissione europea, *Report on the application of Regulation (EU) No 1257/2013 on ship recycling*, COM(2025) 52 final, Bruxelles, 19 febbraio 2025, 3 ss.; Id., *Evaluation of Regulation (EU) No 1257/2013 on ship recycling*, SWD(2025) 40 final, Bruxelles, 19 febbraio 2025, 18 ss. Nella dottrina italiana si vedano A. BREGANTE, F. RONCO, *Riciclaggio delle navi: la relazione della Commissione europea sull'applicazione del reg. (UE) n. 1257/2013*, 2 giugno 2025; nella dottrina straniera, A. POZDNAKOVA, *Ship Recycling Regulation under International and EU Law*, in MarIus, 2020, n. 535, 53 ss. In giurisprudenza, il rilievo del cambio di bandiera, considerato insieme con la vendita a un cash buyer e con gli atti preparatori del viaggio, emerge da Gulating Court of Appeal, 22 marzo 2022, caso n. 21-073085AST-GULA/AVD1. Nello stesso senso si era pronunciato il Tribunale di Rotterdam, 15 marzo 2018, ECLI:NL:RBROT:2018:2108, nel procedimento Seatrade; la decisione fu tuttavia annullata in appello per ragioni attinenti all'imparzialità del giudice e non deve, pertanto, essere richiamata come precedente definitivo.

[25] Il formulario SHIPMAN, predisposto dalla BIMCO e da ultimo riveduto nel 2024, consente di affidare al *manager*, separatamente o congiuntamente, la gestione tecnica, la gestione dell'equipaggio, la gestione commerciale e la predisposizione delle coperture assicurative. Sulla figura e sulla qualificazione del contratto si vedano G. MARCHIAFAVA, *Il contratto di ship management*, in A. Antonini (coordinato da), *Trattato breve di diritto marittimo*, II, Milano, 2008, pp. 401 ss.; M. POTENZA, *Il nuovo formulario BIMCO di contratto di Ship Management*, in Riv. dir. nav., 2010, pp. 643 ss.; A. BERLINGIERI JR., *La gestione tecnica e commerciale delle navi nella prassi contrattuale marittima internazionale*, in LexTrasporti, 2014, n. 2, pp. 1 ss.; BIMCO, *SHIPMAN 2024. Standard Ship Management Agreement*.

per sé, che il *manager* assuma l'esercizio della nave in nome proprio[26]. Occorre accertare se egli operi per conto del *cash buyer*, secondo lo schema proprio del contratto di gestione, oppure abbia ricevuto una posizione più ampia, alla quale corrisponda l'effettiva assunzione dell'esercizio.

La particolarità dell'operazione non risiede dunque nella formazione di un nuovo tipo contrattuale, ma nella destinazione impressa alla nave e nel contenuto delle obbligazioni assunte dalle parti. Il contratto può indicare l'impianto presso il quale essa dovrà essere demolita e subordinare la consegna alla disponibilità delle necessarie certificazioni. Può altresì riservare all'armatore cedente il potere di verificare che la destinazione convenuta venga rispettata.

La diversa conformazione della vendita emerge con chiarezza dal confronto tra il *SALEFORM*, formulario della Norwegian Shipbrokers' Association adottato dalla BIMCO[27], e il *RECYCLECON*, predisposto dalla stessa BIMCO per la vendita delle navi destinate alla demolizione[28]. Il primo disciplina la comune vendita della nave e lascia, di regola, al compratore la scelta dell'impiego successivo. Nel secondo, invece, la destinazione all'impianto entra nel contenuto del contratto: sono regolati la scelta del cantiere, la consegna della nave e gli adempimenti documentali richiesti per lo smantellamento, compreso l'inventario dei materiali pericolosi. È prevista altresì la prova dell'avvenuta conclusione dei lavori. La differenza non attiene, dunque, alla natura della vendita, ma al rilievo che assume nel *RECYCLECON* la destinazione già impressa alla nave[29].

---

[26] Il formulario SHIPMAN configura, di regola, il *manager* come soggetto che presta i servizi convenuti per conto del proprietario. La distinzione è stata posta in particolare evidenza dalla giurisprudenza di Singapore: High Court of the Republic of Singapore, 27 agosto 2020, *Manas Kumar Ghosh v MSI Ship Management Pte Ltd and others*, [2020] SGHC 179, parr. 26-33, secondo cui il *manager* incaricato in base a SHIPMAN 2009 operava quale agent dell'owner, anche quando assumeva gli obblighi propri della Company ai fini dei codici ISM e ISPS; High Court of the Republic of Singapore, 15 gennaio 2010, *The Catur Samudra*, [2010] SGHC 18, par. 64, ove si precisa che il potere esercitato dal *manager* sulla nave deriva dall'incarico ricevuto e non gli attribuisce, come tale, un autonomo diritto di possesso o di controllo. La qualificazione dipende nondimeno dal contenuto concreto dell'accordo e dai poteri effettivamente esercitati.

[27] Il SALEFORM, elaborato dalla Norwegian Shipbrokers' Association e adottato dalla BIMCO sin dal 1956, è stato più volte riveduto; l'edizione del 2012, alla quale si ispira la parte del RECYCLECON relativa alla vendita e alla consegna, è stata sostituita nel febbraio 2026 dal SALEFORM 2025. Quest'ultimo conserva l'impianto tradizionale del formulario, aggiornandone principalmente la disciplina del deposito, del pagamento, della consegna e degli adempimenti connessi alla compliance. Sul SALEFORM si vedano S.M. CARBONE, P. CELLE, M. LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, Torino, 2011, pp. 38 ss.; M. STRONG, P. HERRING, *Sale of Ships. The Norwegian Saleform*, III ed., London, 2016; sulla nuova edizione v. BIMCO, *The Norwegian Shipbrokers' Association and BIMCO adopt SALEFORM 2025*, 25 febbraio 2026.

[28] RECYCLECON è un formulario BIMCO del 2012 per la vendita della nave destinata a una demolizione sicura e compatibile con l'ambiente. Le clausole 17 e 18 obbligano il compratore a utilizzare l'impianto indicato e a osservare il Ship Recycling Facility Plan e il Ship Recycling Plan. La clausola 18 regola altresì la consegna delle tre parti dell'Inventory of Hazardous Materials, il diritto dei rappresentanti del venditore di visitare l'impianto e la trasmissione della Statement of Completion prevista dall'allegato C. Sul contenuto del formulario e sui limiti dei rimedi riconosciuti al venditore si veda O. TSOMAEVA, *Sale of Vessels for Recycling*, in MarIus, 2022, n. 557, pp. 67 ss., spec. 88 ss. e 93 ss.; si vedano inoltre le *Explanatory Notes* della BIMCO al RECYCLECON 2012.

[29] Un'applicazione giudiziale del formulario si rinviene in General Division of the High Court of Singapore, 16 agosto 2024, *Swire Shipping Pte Ltd v Ace Exim Pte Ltd*, [2024] SGHC 211, parr. 7 ss. La vendita aveva per oggetto una nave destinata alla demolizione ed era stata conclusa mediante RECYCLECON; la controversia, già decisa in arbitrato, riguardava principalmente il luogo della consegna e il diritto del compratore di risolvere il contratto. La vicenda documenta come anche la vendita destinata alla demolizione conservi la struttura della compravendita, sebbene il formulario adegui la disciplina della consegna alla particolare destinazione della nave. Sulla possibilità di inserire in un comune SALEFORM una clausola che vincoli il compratore alla demolizione, si veda inoltre la giurisprudenza richiamata supra, relativa alla vendita conclusa mediante SALEFORM 1993 modificato.

Né, per converso, l'impiego di un formulario destinato alla vendita ordinaria esclude che la nave sia stata ceduta in vista della demolizione. Il nome attribuito dalle parti al contratto e il modello da esse adoperato non possono prevalere sulla concreta funzione dell'operazione. Assumono rilievo, a questo fine, la determinazione del prezzo in ragione del *lightweight* e la circostanza che il compratore eserciti professionalmente l'attività di *cash buyer*. Occorre inoltre verificare se, al momento della vendita, fosse ancora previsto un effettivo impiego commerciale della nave. Tale accertamento è decisivo per stabilire quando sia sorta la volontà di disfarsene e se essa fosse già riferibile all'armatore cedente prima della consegna.

Il trasferimento della proprietà non esaurisce necessariamente l'interesse dell'armatore cedente alla sorte successiva della nave. L'autonomia privata può assoggettare la vendita a un vincolo di destinazione, imponendo al compratore di procedere alla demolizione e vietandogli di proseguire l'impiego commerciale. La giurisprudenza inglese ha riconosciuto che un'obbligazione così formulata conserva efficacia dopo la consegna e può essere tutelata in forma inibitoria. Il precedente non attiene, propriamente, alla protezione dell'ambiente; esso conferma tuttavia che la pienezza del diritto acquistato dal compratore non esclude l'efficacia degli obblighi contrattuali concernenti la destinazione della nave[30].

3 La disciplina internazionale ed europea della demolizione navale

La disciplina internazionale della demolizione navale non forma un sistema unitario, ma risulta dalla sovrapposizione di strumenti ispirati a criteri diversi. La Convenzione di Basilea prende in considerazione la nave in quanto rifiuto oggetto di un movimento transfrontaliero mentre la Convenzione di Hong Kong muove invece dal suo perdurante assoggettamento allo Stato di bandiera e regola gli adempimenti che ne precedono la demolizione. A quest'ultima impostazione si è in larga parte conformato il diritto dell'Unione, che ne ha anticipato l'applicazione, imponendo peraltro alle navi soggette al regolamento europeo il ricorso agli impianti compresi nell'apposito elenco[31].

Come noto, la Convenzione di Basilea disciplina in via generale i movimenti transfrontalieri dei rifiuti pericolosi e il loro smaltimento. Non contiene, invece, una disciplina specificamente rivolta alle

[30] High Court of Justice (England and Wales), Commercial Court, 28 ottobre 2019, *Priyanka Shipping Ltd v Glory Bulk Carriers Pte Ltd*, [2019] EWHC 2804 (Comm), spec. parr. 3-9, 119-134 e 206. La nave era stata venduta mediante un *SALEFORM 1993* modificato, la cui clausola 19 ne imponeva la demolizione, vietava il successivo impiego nei traffici e obbligava il compratore a fornire il certificato di avvenuta demolizione. In seguito all'aumento dei noli e alla diminuzione del valore riconosciuto per il materiale da recuperare, il compratore aveva nuovamente impiegato la nave; la Corte accolse la domanda inibitoria proposta dal venditore.

[31] Sul rapporto fra la disciplina delle spedizioni transfrontaliere di rifiuti e il sistema speciale relativo alla demolizione delle navi v. S. BHATTACHARJEE, *From Basel to Hong Kong: International Environmental Regulation of Ship-Recycling Takes One Step Forward and Two Steps Back*, in Trade, Law and Development, 2009, pp. 193 ss., il quale, pur riconoscendo alla Convenzione di Hong Kong il merito di avere introdotto un controllo esteso alla vita della nave e standard uniformi per gli impianti, lamenta l'abbandono di alcune garanzie proprie del sistema di Basilea; N. MATZ-LÜCK, *Safe and Sound Scrapping of "Rusty Buckets"? The 2009 Hong Kong Ship Recycling Convention*, in Review of European, Comparative & International Environmental Law, 2010, pp. 95 ss., che ravvisa nella Convenzione un primo nucleo di regole uniformi, la cui efficacia dipende tuttavia dall'attuazione nazionale e dall'azione degli Stati di bandiera; S. KARIM, *Environmental Pollution from the Shipbreaking Industry: International Law and National Legal Response*, in Georgetown International Environmental Law Review, 2010, pp. 185 ss., ove particolare attenzione è riservata alla distribuzione delle responsabilità fra Stato di bandiera, Stato di partenza e Stato nel quale ha luogo la demolizione.

navi giunte al termine della vita operativa[32]. La sua applicazione a queste ultime deriva, pertanto, dalle nozioni generali di rifiuto e di movimento transfrontaliero accolte dalla Convenzione. Occorre stabilire se, e in quale momento, la nave sia divenuta un rifiuto e individuare lo Stato dal quale ha avuto inizio il suo trasferimento verso il luogo della demolizione[33].

La particolarità della fattispecie risiede nel fatto che la nave costituisce, a un tempo, il bene destinato al recupero e il mezzo con il quale quel medesimo bene viene condotto da uno Stato all'altro. Tale circostanza non ne impedisce la qualificazione come rifiuto. La nave può conservare l'idoneità alla navigazione anche quando sia stata già assunta la decisione di disfarsene mediante la demolizione[34].

Il sistema della Convenzione è imperniato sulla procedura del previo consenso informato, in forza della quale il movimento transfrontaliero deve essere notificato e assentito prima che abbia inizio[35]. A tale disciplina si aggiunge il c.d. *Ban Amendment*, in forza del quale gli Stati compresi nell'Allegato VII che ne siano vincolati debbono vietare l'esportazione dei rifiuti pericolosi verso gli Stati che ne restano fuori, anche quando essi siano destinati al recupero[36]. Nel caso delle navi, l'effettività del divieto dipende

---

[32] Sulla Convenzione di Basilea e sul sistema di controllo dei movimenti transfrontalieri da essa introdotto, v. K. KUMMER, *International Management of Hazardous Wastes: The Basel Convention and Related Legal Rules*, Oxford, 1995; J. KRUEGER, *International Trade and the Basel Convention*, London, 1999; S.A. KHAN, *Clearly Hazardous, Obscurely Regulated: Lessons from the Basel Convention on Waste Trade*, in *AJIL Unbound*, 2020, pp. 200 ss.; S. FRANCARIO, *Spedizioni internazionali di rifiuti pericolosi: poteri sovrani dello Stato di importazione e discrezionalità politica dello Stato di esportazione*, in *Giustizia Insieme*, 25 novembre 2021, ove sono esaminati l'ambito di applicazione della Convenzione, il previo consenso informato e le conseguenze della spedizione illegale.

[33] In giurisprudenza, sul sistema di relazioni fra Stato di esportazione e Stato di importazione delineato dalla Convenzione e sull'obbligo di ripresa dei rifiuti oggetto di una spedizione dichiarata illegale, v. Cons. Stato, sez. IV, 26 luglio 2021, n. 5543; Cass., sez. un., ord. 15 settembre 2022, n. 27174. Per una recente ricostruzione dei rapporti fra la Convenzione di Basilea, la decisione OCSE e il diritto dell'Unione, v. altresì Cons. Stato, sez. IV, 22 maggio 2024, n. 4549.

[34] La qualificazione come rifiuto deve essere compiuta tenendo conto di tutte le circostanze dalle quali possa desumersi la volontà del detentore di disfarsi del bene; non assumono, pertanto, valore decisivo né la sua perdurante utilità materiale né la possibilità di ricavarne un corrispettivo. V. Corte giust. UE, 15 giugno 2000, cause riunite C-418/97 e C-419/97, *ARCO Chemie Nederland*, spec. parr. 73, 88 e 97; 18 aprile 2002, causa C-9/00, *Palin Granit*, parr. 23-37; 12 dicembre 2013, cause riunite C-241/12 e C-242/12, *Shell Nederland*, parr. 38-53; 4 luglio 2019, causa C-624/17, *Tronex*, spec. parr. 20-32. Quest'ultima pronuncia è di particolare interesse, poiché riguarda la spedizione verso un Paese terzo di beni ancora suscettibili di utilizzazione e conferma che la distinzione fra prodotto e rifiuto deve essere ricavata dalle condizioni del bene e dalla certezza del suo successivo impiego, non dalla sola possibilità astratta di riutilizzarlo.

[35] Sul distinto problema dei rifiuti prodotti a bordo della nave e sull'interpretazione dell'art. 1, par. 4, della Convenzione di Basilea, v. Corte giust. UE, Grande Sezione, 21 gennaio 2025, causa C-188/23, *Conti 11. Container Schiffahrt II*. La pronuncia riguarda i rifiuti derivanti da un'avaria verificatasi in alto mare e non la nave considerata essa stessa come rifiuto; giova tuttavia a precisare che l'esclusione prevista per i rifiuti prodotti durante l'esercizio della nave ha carattere circoscritto e non introduce una generale sottrazione delle navi al regime della Convenzione.

[36] Il *Ban Amendment*, adottato dalla terza Conferenza delle Parti con decisione III/1 del 22 settembre 1995 ed entrato in vigore il 5 dicembre 2019, ha inserito nella Convenzione l'art. 4A e l'Allegato VII. Esso impone alle Parti comprese in tale Allegato di vietare i movimenti transfrontalieri verso Stati che ne restano fuori: per un verso, dei rifiuti pericolosi rientranti nell'ambito della Convenzione e destinati alle operazioni indicate nell'Allegato IV A; per altro verso, dei rifiuti pericolosi di cui all'art. 1, par. 1, lett. a), destinati alle operazioni di riutilizzazione, riciclaggio o recupero indicate nell'Allegato IV B. Con specifico riguardo alle navi destinate alla demolizione, v. Conferenza delle Parti della Convenzione di Basilea, decisione VII/26, *Environmentally Sound Management of Ship Dismantling*, 29 ottobre 2004, nella quale si riconosce che una nave può divenire rifiuto ai sensi dell'art. 2 della Convenzione; sulla difficoltà di applicare il divieto quando la decisione di demolire venga assunta o resa manifesta soltanto dopo la partenza, v. altresì United Nations Human Rights Council, *Adverse*

dalla tempestiva individuazione della volontà di disfarsene. Se tale volontà viene accertata soltanto quando la nave ha già raggiunto il cantiere, il controllo preventivo sul movimento ha ormai perduto gran parte della propria funzione[37].

Alle difficoltà che il sistema di Basilea incontra nell'individuare tempestivamente il movimento transfrontaliero della nave cerca di dare risposta, secondo una diversa prospettiva, la Convenzione di Hong Kong, entrata in vigore il 26 giugno 2025[38]. Essa non prende le mosse dalla qualificazione della nave come rifiuto, ma ne disciplina la preparazione alla demolizione mediante obblighi posti a carico dello Stato di bandiera e dello Stato sotto la cui giurisdizione opera l'impianto. La nave deve essere munita di un inventario dei materiali pericolosi presenti a bordo, redatto e tenuto aggiornato secondo le prescrizioni convenzionali[39].

Prima della demolizione la nave è sottoposta a una visita finale, all'esito della quale viene rilasciato l'*International Ready for Recycling Certificate*[40]. L'impianto deve essere autorizzato e operare secondo un proprio piano generale. Per ciascuna nave l'impianto predispone inoltre uno specifico *Ship Recycling Plan*, tenendo conto delle caratteristiche della nave e dell'inventario dei materiali pericolosi; il piano deve essere approvato, espressamente o tacitamente, dall'autorità competente. Il controllo viene così anticipato alla fase preparatoria e collega la nave all'impianto nel quale dovrà essere demolita[41].

Il criterio di collegamento prescelto dalla Convenzione è, infatti, quello della bandiera. Spetta allo Stato di iscrizione verificare che la nave adempia agli obblighi convenzionali e sia avviata soltanto a un impianto debitamente autorizzato[42]. Proprio qui si manifesta, tuttavia, un limite del sistema. Il controllo deve essere esercitato in una fase nella quale il proprietario, avendo ormai deciso di porre termine all'impiego della nave, può chiederne la cancellazione dal registro e trasferirla sotto un'altra bandiera. Un mutamento d'iscrizione compiuto nell'imminenza dell'ultimo viaggio può quindi sottrarre la fase conclusiva all'autorità che aveva seguito la nave durante la sua vita operativa e rendere meno efficace la vigilanza prevista dalla Convenzione[43].

Effects of the Movement and Dumping of Toxic and Dangerous Products and Wastes on the Enjoyment of Human Rights, 14 luglio 2009, A/HRC/12/26, parr. 41-43.

[37] Sul punto, v. Conferenza delle Parti della Convenzione di Basilea, decisione VII/26, cit.

[38] Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, adottata il 15 maggio 2009 ed entrata in vigore il 26 giugno 2025; v., in particolare, artt. 4 e 5 e regole 5-14 dell'Allegato.

[39] L'inventario dei materiali pericolosi è disciplinato dalla regola 5 dell'Allegato alla Convenzione. Esso deve essere proprio della singola nave, indicare almeno i materiali elencati nelle Appendici 1 e 2, precisandone la collocazione e la quantità approssimativa, ed essere verificato dall'amministrazione o dall'organismo da essa riconosciuto. Per le navi esistenti l'inventario deve essere predisposto entro cinque anni dall'entrata in vigore della Convenzione e, comunque, prima che la nave sia avviata alla demolizione, qualora ciò avvenga anteriormente.

[40] V. art. 5 e regole 10-13 dell'Allegato alla Convenzione di Hong Kong; IMO, *2012 Guidelines for the Survey and Certification of Ships under the Hong Kong Convention*, ris. MEPC.222(64), 5 ottobre 2012.

[41] Il piano relativo alla singola nave è disciplinato dalla regola 9 dell'Allegato alla Convenzione e deve essere predisposto dall'impianto prima dell'inizio della demolizione. Esso deve riflettere le informazioni contenute nell'inventario dei materiali pericolosi e indicare, fra l'altro, le modalità con le quali saranno assicurate le condizioni necessarie per l'accesso e per i lavori a caldo. La visita finale verifica la corrispondenza del piano all'inventario, la sua approvazione da parte dell'autorità competente e la validità dell'autorizzazione dell'impianto. Sul punto v. IMO, *2011 Guidelines for the Development of the Ship Recycling Plan*, ris. MEPC.196(62), 15 luglio 2011. Sull'autorizzazione dell'impianto e sul piano generale secondo il quale esso deve operare, v. regole 15-18 dell'Allegato, nonché IMO, *2012 Guidelines for the Authorization of Ship Recycling Facilities*, ris. MEPC.211(63), 2 marzo 2012.

[42] V. artt. 3-6 della Convenzione di Hong Kong e regole 8-14 dell'Allegato.

[43] Il mutamento di bandiera anteriore all'ultimo viaggio non è, in sé, illecito e può rendersi necessario quando la nave sia stata cancellata dal precedente registro ma debba ancora raggiungere con i propri mezzi l'impianto. La

In questo passaggio assume particolare rilievo la nozione convenzionale di *shipowner*. Essa non è limitata al proprietario iscritto nel registro, ma comprende anche chi abbia assunto la responsabilità dell'esercizio della nave e, per quanto qui interessa, colui che ne acquisti la proprietà per un periodo limitato in attesa della vendita o della consegna a un impianto di demolizione[44]. L'ampiezza della definizione risponde alla necessità di evitare che la temporaneità dell'acquisto interrompa l'imputazione degli obblighi convenzionali. Vi rientra pertanto il *cash buyer* che acquisti la nave per curarne la fase terminale, ancorché sia destinato a conservarne la proprietà soltanto sino alla successiva cessione al cantiere[45].

La medesima nozione, con poche varianti, è accolta dal regolamento (UE) n. 1257/2013. Il testo in lingua italiana impiega il termine armatore là dove quello inglese usa *shipowner* e comprende nella definizione anche chi sia proprietario della nave per un periodo limitato, in attesa della vendita o della consegna a un impianto. Vi rientra altresì il soggetto che abbia assunto dal proprietario la responsabilità dell'esercizio. Si tratta, però, di una nozione dettata ai soli fini del regolamento. Il *cash buyer* può dunque essere considerato armatore dalla disciplina europea della demolizione senza che ciò basti ad attribuirgli la medesima qualità secondo il codice della navigazione[46].

Per le navi battenti bandiera di uno Stato membro che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento, quest'ultimo impone il ricorso a un impianto compreso nell'elenco europeo[47]. L'armatore deve notificare all'amministrazione la decisione di procedere alla demolizione e fornire all'operatore dell'impianto gli elementi necessari alla formazione del piano relativo alla singola nave. Deve inoltre assicurare che questa sia munita del certificato di idoneità al riciclaggio. La sua responsabilità permane sino a quando l'operatore dell'impianto accetti di assumere quella della nave. Il regolamento attribuisce così rilievo non soltanto al trasferimento della proprietà, ma al momento nel quale la nave viene effettivamente presa in consegna dal soggetto che dovrà demolirla[48].

---

prassi mostra, tuttavia, il frequente ricorso, in prossimità della demolizione, a registri diversi da quelli sotto i quali la nave era stata precedentemente esercitata. Sul fenomeno delle c.d. *end-of-life flags* o *mirror flags*, v. J.I. ALCAIDE, F. PINIELLA, E. RODRÍGUEZ-DÍAZ, *The "Mirror Flags": Ship Registration in Globalised Ship Breaking Industry*, in Transportation Research Part D, 2016, vol. 48, pp. 378 ss. Gli autori pongono in relazione il trasferimento della nave al *cash buyer*, il cambio di bandiera e la scelta del luogo di demolizione, mostrando come l'iscrizione destinata al solo viaggio finale possa rendere più debole il collegamento con lo Stato che aveva esercitato i controlli durante la vita operativa della nave.

[44] V. Allegato alla Convenzione di Hong Kong regola 1, n. 8, che comprende nella nozione di *shipowner* anche chi detenga la proprietà della nave per un periodo limitato, in attesa della vendita o della consegna a un impianto di demolizione.

[45] Richiamando la differenza con il *broker* di cui si è già dato cenno, va detto che l'inclusione del *cash buyer* presuppone che questi acquisti la proprietà della nave oppure assuma dal proprietario la responsabilità del suo esercizio. Non vi rientra quindi il mediatore che si limiti a favorire la conclusione dell'affare senza acquistare la nave e senza assumerne l'esercizio. La qualifica commerciale adoperata dalle parti non è dunque decisiva: occorre avere riguardo alla posizione concretamente assunta nell'operazione.

[46] V. art. 3, par. 1, n. 14, reg. (UE) n. 1257/2013. La definizione è espressamente dettata ai fini del regolamento e non modifica la nozione di armatore accolta dal diritto interno.

[47] Ai sensi dell'art. 2, par. 2, reg. (UE) n. 1257/2013, sono escluse le navi da guerra e le altre navi adibite esclusivamente a servizi statali non commerciali, le navi di stazza lorda inferiore a 500 e quelle che, durante l'intera vita operativa, navighino soltanto nelle acque soggette alla sovranità o alla giurisdizione dello Stato membro di bandiera. La stazza lorda, indicata con la sigla GT, non esprime il peso della nave, ma costituisce un indice della sua capacità interna complessiva, calcolato in base al volume degli spazi chiusi secondo la Convenzione internazionale sulla stazzatura delle navi del 1969. V. art. 3, par. 1, n. 12, reg. (UE) n. 1257/2013 e regola 3 dell'Allegato I alla predetta Convenzione.

Proprio il collegamento con la bandiera lascia aperto un problema non secondario. La nave iscritta nel registro di uno Stato membro può essere venduta e, prima della demolizione, trasferita sotto la bandiera di un Paese terzo. Nelle vendite concluse *as is, where is*, la cancellazione dal precedente registro e la nuova iscrizione possono accompagnare la consegna al *cash buyer*, al quale spetta organizzare l'ultimo viaggio. Non può certo ritenersi che il regolamento europeo continui a seguire indefinitamente la nave dopo ogni mutamento di bandiera. Il cambio d'iscrizione non consente, tuttavia, di considerare inesistente quanto si sia già verificato sotto la bandiera di uno Stato membro. Occorre pertanto accertare se, prima della cancellazione, fosse stata già assunta la decisione di demolire la nave e se fossero già sorti gli obblighi che il regolamento ricollega a tale decisione[49].

Il rapporto fra la disciplina delle spedizioni di rifiuti e quella della demolizione delle navi non può essere risolto mediante una rigida alternativa. I due regolamenti muovono, invero, da criteri diversi: l'uno considera la qualificazione del bene come rifiuto e il suo trasferimento oltre frontiera; l'altro assume come riferimento la bandiera della nave e l'idoneità dell'impianto prescelto. Il regolamento (UE) 2024/1157 esclude, in linea generale, dal proprio ambito le navi battenti bandiera di uno Stato membro soggette al regolamento n. 1257/2013, ma conserva l'applicazione di alcune disposizioni quando una nave, qualificabile come rifiuto pericoloso e situata nella giurisdizione di uno Stato membro, sia esportata dall'Unione per essere recuperata. Una distinta eccezione riguarda la nave qualificabile come rifiuto e destinata allo smaltimento. Il legislatore europeo ha dunque riconosciuto che la soggezione alla disciplina speciale della demolizione non fa venir meno, in ogni caso, il rilievo assunto dalla decisione di disfarsi della nave e dal successivo movimento transfrontaliero[50].

Al termine di questo esame può formularsi una prima conclusione. Il *cash buyer* che acquista temporaneamente la proprietà della nave rientra nella nozione di *shipowner* accolta dalla Convenzione di Hong Kong e ripresa dal regolamento n. 1257/2013. Nella versione italiana di quest'ultimo, il termine *shipowner* è tradotto con armatore; tale scelta lessicale non comporta, tuttavia, che il *cash buyer* acquisti per ciò solo la qualità di armatore secondo il codice della navigazione. Egli è destinatario degli obblighi che le due fonti riferiscono allo *shipowner* nella fase in cui detiene la nave in attesa della vendita o della consegna all'impianto. Resta da stabilire se, e a quali condizioni, egli assuma anche l'esercizio della nave durante l'ultimo viaggio.

4 Il cash buyer fra nozione di *shipowner* e qualità di armatore

Nel sistema del codice della navigazione la qualità di armatore non discende dalla proprietà della nave[51]. L'art. 265 cod. nav. pone l'obbligo della dichiarazione a carico di chi ne assume l'esercizio e indica così l'elemento sul quale la figura è costruita. Armatore è il soggetto che esercita la nave in nome

[48] V. artt. 6, 7, 9 e 16 reg. (UE) n. 1257/2013; in particolare, l'art. 6, par. 5, mantiene in capo all'armatore la responsabilità della nave sino all'accettazione da parte dell'operatore dell'impianto.
[49] Sul ricorso al cambio di bandiera nella fase immediatamente precedente alla demolizione, v. J.I. ALCAIDE, F. PINIELLA, E. RODRÍGUEZ-DÍAZ, *The "Mirror Flags": Ship Registration in Globalised Ship Breaking Industry*, cit., pp. 378 ss.
[50] V. art. 2, par. 2, lett. i), reg. (UE) 2024/1157, applicabile dal 20 maggio 2024 ai sensi dell'art. 86, par. 3, lett. b), nonché considerando 17. La disposizione esclude, in via generale, dall'ambito del regolamento le navi battenti bandiera di uno Stato membro e soggette al reg. (UE) n. 1257/2013, facendo tuttavia salva l'applicazione degli artt. 39, 48 e 49 e del titolo VII alle navi che costituiscano rifiuti pericolosi, si trovino in una zona soggetta alla giurisdizione nazionale di uno Stato membro e siano esportate dall'Unione a fini di recupero. Le disposizioni così richiamate trovano applicazione secondo le rispettive decorrenze stabilite dall'art. 86.
[51] Cass., sez. III, ord. 11 febbraio 2022, n. 4436; Cass., 9 novembre 1992, n. 12069.

proprio, quale che sia il titolo, reale o personale, dal quale deriva la sua disponibilità. Proprietario e armatore possono coincidere, come frequentemente avviene, ma la coincidenza non è necessaria[52].

Per esercizio deve intendersi l'attività organizzata mediante la quale la nave viene impiegata per il soddisfacimento di un bisogno proprio del soggetto che la assume. Non occorre che questi provveda direttamente a ogni attività tecnica o nautica. L'affidamento di singoli compiti a un'impresa di gestione o ad altri ausiliari non determina, per ciò solo, il trasferimento dell'esercizio, finché l'organizzazione rimanga riferibile al soggetto nel cui nome e interesse la nave è impiegata. È a lui che continuano a essere imputati i rapporti che da tale attività derivano[53].

La separazione fra proprietà ed esercizio rende necessaria la pubblicità prevista dal codice. Qualora la dichiarazione di armatore non sia stata fatta e debitamente resa pubblica, l'art. 272 cod. nav. presume che l'armatore sia il proprietario. Si tratta di una presunzione posta a tutela dei terzi, non di una identificazione legislativa delle due qualità. Il proprietario può pertanto fornire la prova contraria, dimostrando che l'esercizio della nave era stato assunto da un diverso soggetto[54].

Poste tali premesse, la posizione del *cash buyer* non può essere risolta mediante il semplice richiamo alle definizioni internazionali ed europee. Quando acquista la proprietà della nave in attesa di consegnarla all'impianto, egli è *shipowner* ai sensi della Convenzione di Hong Kong e rientra nella corrispondente nozione di armatore accolta dal regolamento europeo[55]. Per assumere la qualità di armatore secondo il codice della navigazione è invece necessario che faccia proprio l'esercizio della nave durante l'ultimo viaggio. Il trasferimento della proprietà non basta a produrre tale effetto; esso determina però, in mancanza di una dichiarazione che indichi un diverso armatore, l'applicazione della presunzione stabilita dall'art. 272 cod. nav[56].

Le due nozioni assolvono funzioni diverse. Quella di *shipowner* individua il soggetto al quale la disciplina internazionale ed europea riferisce gli obblighi relativi alla demolizione. La qualità di armatore, secondo il codice della navigazione, consegue invece all'assunzione dell'esercizio e comporta l'imputazione dei rapporti che ne derivano. Il *cash buyer* può rivestire entrambe le qualità; il loro eventuale concorso non ne consente, tuttavia, la sovrapposizione[57].

Nella vendita *as is, where is*, dopo la consegna il *cash buyer* provvede di regola al trasferimento della nave sino al cantiere. L'assunzione dell'esercizio dovrà essere desunta dalle modalità con le quali il viaggio viene organizzato. Rilevano, a tal fine, la posizione del comandante e dell'equipaggio, la sopportazione delle spese necessarie alla navigazione e il potere di impartire le istruzioni relative alla

[52] Sulla distinzione fra proprietà ed esercizio della nave, v. A. LEFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit.; A. Antonini, *Corso di diritto dei trasporti*, Milano, IV ed. 2026 pp. 1 ss.; G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, II, Milano, 1990, pp. 1 ss.

[53] Sulla nozione di esercizio e sulla distinzione fra assunzione dell'esercizio e affidamento a terzi di singole attività gestorie, v. A. ANTONINI, *L'esercizio della navigazione marittima: l'armatore e il proprietario della nave*, in *Dir. trasporti*, 2020, p. 87 ss., spec. pp. 89-90. L'affidamento della gestione tecnica, dell'equipaggio o della gestione commerciale mediante un contratto di *ship management* non attribuisce, di per sé, al *manager* la qualità di armatore, quando questi operi quale ausiliario e rappresentante del soggetto che conserva l'esercizio della nave.

[54] V. art. 272 cod. nav.; Cass., sez. III, ord. 11 febbraio 2022, n. 4436, cit.

[55] V. allegato alla Convenzione di Hong Kong regola 1, n. 8, e art. 3, par. 1, n. 14, reg. (UE) n. 1257/2013.

[56] V. art. 272 cod. nav.; Cass., sez. III, ord. 11 febbraio 2022, n. 4436, cit.

[57] Sulla diversità fra la nozione speciale di *shipowner* accolta dalla disciplina della demolizione e quella di armatore fondata sull'assunzione dell'esercizio, v. Allegato alla Convenzione di Hong Kong, regola 1, n. 8; art. 3, par. 1, n. 14, reg. (UE) n. 1257/2013; art. 265 cod. nav.

destinazione[58]. Nessuno di tali elementi è, da solo, decisivo; il loro esame complessivo consente però di stabilire a chi faccia capo l'organizzazione della nave. La circostanza che l'ultimo viaggio sia breve e venga normalmente compiuto in zavorra non ne esclude la natura di esercizio, quando la navigazione sia predisposta nell'interesse del *cash buyer*[59].

L'esercizio non presuppone il trasporto di merci o di passeggeri. La nave destinata alla demolizione compie frequentemente l'ultimo viaggio in zavorra, imbarcando l'acqua necessaria alla stabilità e alla sicurezza della navigazione. Essa continua, pertanto, quando ricorrano i relativi presupposti, a essere soggetta alla disciplina internazionale sulle acque di zavorra e sui sedimenti[60]. Gli adempimenti concernenti la loro gestione e l'eventuale scarico rientrano nell'organizzazione del viaggio e possono concorrere a individuare il soggetto che ha assunto l'esercizio[61]. Né vale in contrario che la navigazione sia destinata a concludersi con la demolizione: sino a quel momento la nave conserva la propria individualità ed è impiegata come mezzo della navigazione nell'interesse del *cash buyer*.

Diversa è l'ipotesi nella quale l'armatore cedente si obblighi a consegnare la nave presso l'impianto. Egli conserva normalmente la disponibilità del mezzo e dirige il viaggio sino al luogo convenuto. Il trasferimento della proprietà e quello dei rischi restano regolati dal contratto, ma non determinano, di per sé, l'assunzione dell'esercizio da parte del *cash buyer*. Finché questi non dispone della nave e non ne organizza l'impiego in nome proprio, non può essergli attribuita la qualità di armatore dell'ultimo viaggio.

Può inoltre accadere che il *cash buyer*, pur acquistando la proprietà della nave, non ne assuma direttamente l'esercizio. Il proprietario iscritto può essere una società costituita per la singola operazione, mentre l'esercizio viene assunto da un altro soggetto, ad esempio in forza di una locazione a scafo nudo[62]. Diversa è la posizione dell'impresa alla quale sia affidata soltanto la gestione tecnica

---

[58] Sulla rilevanza dell'organizzazione effettiva della navigazione e sulla possibilità di affidare a terzi singole attività gestorie senza trasferire l'esercizio, v. A. ANTONINI, *L'esercizio della navigazione marittima: l'armatore e il proprietario della nave*, cit., pp. 89-90; cfr. altresì BIMCO, *Standard Ship Management Agreement – SHIPMAN 2024*.

[59] Il viaggio in zavorra può comportare l'applicazione della *International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments*, adottata a Londra il 13 febbraio 2004 ed entrata in vigore l'8 settembre 2017. Sebbene il problema delle acque di zavorra rimanga estraneo all'oggetto principale dell'indagine, esso conferma che l'ultimo viaggio conserva propri obblighi ambientali anche quando la nave non trasporti un carico commerciale.

[60] V. *International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments*, adottata a Londra il 13 febbraio 2004 ed entrata in vigore l'8 settembre 2017; in particolare, regole B-1, B-2 e B-3 e regole D-1 e D-2 dell'Allegato. L'applicazione della Convenzione dipende dalla bandiera della nave e dagli altri presupposti da essa stabiliti; nei porti degli Stati contraenti opera inoltre il principio secondo il quale alle navi battenti bandiera di Stati non contraenti non deve essere riservato un trattamento più favorevole.

[61] Tali adempimenti costituiscono soltanto uno degli indici dell'organizzazione del viaggio e devono essere valutati insieme agli altri elementi dai quali risulti il soggetto nel cui nome e interesse la nave viene impiegata.

[62] La locazione a scafo nudo, corrispondente nella prassi al *bareboat* o *demise charter*, attribuisce al conduttore il godimento diretto della nave, consegnata senza equipaggio. Il conduttore provvede all'armamento e assume in proprio l'esercizio, acquistando così la qualità di armatore pur senza divenire proprietario. In ciò la locazione si distingue dal noleggio, nel quale l'esercizio rimane in capo al noleggiante, e dal contratto di *ship management*, mediante il quale il *manager* può limitarsi a compiere, per conto dell'armatore, singole attività tecniche, commerciali o relative all'equipaggio. V. artt. 376 ss. cod. nav.; D. GAETA, *Locazione di nave e di aeromobile*, in *Enc. dir.*, XXIV, Milano, 1974, pp. 1022 ss.; S. FERRARINI, G. RIGHETTI, *Appunti di diritto della navigazione*, I, *I contratti di utilizzazione della nave*, Torino, 1970, pp. 23 ss.; G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, II, Milano, 1990, p. 300 ss.; M.M. COMENALE PINTO, E.G. ROSAFIO, *La locazione di nave e di aeromobile*, in V. Cuffaro (a cura di), *I contratti di utilizzazione dei beni*, IX, in P. Rescigno, E. Gabrielli (diretto da), *Trattato dei*

mediante un *management agreement*. In tal caso non si verifica necessariamente un trasferimento dell'esercizio, dovendosi accertare se il *manager* operi quale ausiliario del proprietario oppure abbia assunto in nome proprio l'organizzazione della nave.

L'accertamento deve avere riguardo all'operazione nel suo complesso. Il contratto di vendita e il verbale di consegna indicano il momento nel quale la nave è stata posta a disposizione del compratore; l'iscrizione nel nuovo registro e i rapporti con il comandante concorrono a individuare il soggetto al quale essa faceva capo. Rilevano altresì la sopportazione delle spese dell'equipaggio e della navigazione, nonché la stipulazione delle coperture assicurative. Nessuno di questi elementi può essere considerato isolatamente. La pubblicità della qualità di armatore produce gli effetti stabiliti dal codice; in mancanza di una dichiarazione debitamente resa pubblica, opera la presunzione dell'art. 272 cod. nav., che può essere superata dalla prova della diversa titolarità dell'esercizio[63].

Dal raffronto emerge, dunque, una coincidenza soltanto parziale. Il *cash buyer* che acquista temporaneamente la nave è assoggettato, per tale solo fatto, agli obblighi che la disciplina internazionale ed europea riferisce allo *shipowner*. Nel diritto italiano egli assume invece la qualità di armatore quando assume l'esercizio della nave durante l'ultimo viaggio; in mancanza della dichiarazione, può operare nei suoi confronti la presunzione derivante dalla proprietà, salva la prova contraria. La denominazione di *cash buyer* non esprime, pertanto, una posizione giuridica uniforme. Occorre di volta in volta stabilire quali poteri egli abbia effettivamente assunto sulla nave.

5 La consegna della nave, il trasferimento della proprietà e l'assunzione dell'esercizio

La consegna costituisce il momento centrale dell'operazione. Il contratto ne stabilisce il luogo e le condizioni, mentre il verbale sottoscritto dalle parti che attesta la consegna della nave e la sua accettazione da parte del compratore (c.d. *protocol of delivery and acceptance*), documenta la data e l'ora nelle quali il venditore ha consegnato la nave e il compratore l'ha accettata. A tale momento il contratto ricollega normalmente il passaggio dei rischi. Non è detto, tuttavia, che con la consegna coincidano anche il trasferimento della proprietà e l'assunzione dell'esercizio. Si tratta di effetti distinti, il cui verificarsi deve essere accertato secondo la disciplina e le pattuizioni rispettivamente applicabili[64]

La distinzione trova conferma nella giurisprudenza inglese, la quale, nell'interpretare un contratto di vendita destinato alla demolizione, ha escluso che *transfer of title* e *delivery* fossero espressioni equivalenti. Secondo la disciplina contenuta in quel contratto, il trasferimento della proprietà richiedeva il pagamento del prezzo, la consegna del *bill of sale* e la cancellazione della nave dal precedente registro. La *delivery* riguardava invece la consegna della nave nel luogo e secondo le condizioni convenute. La

contratti, Torino, 2008, pp. 371 ss.; G.M. BOI, *I contratti marittimi. La disciplina dei formulari*, Milano, 2008, pp. 45 ss. Sul rapporto fra locazione ed assunzione dell'esercizio, sia pure con specifico riguardo alla nautica da diporto, v. anche M.M. COMENALE PINTO, *La locazione delle unità da diporto*, in *Dir. marittimo*, 2007, pp. 103 ss. Per la disciplina convenzionale impiegata nella prassi internazionale, v. BIMCO, *Standard Bareboat Charter – BARECON 2017*.

[63] V. artt. 265 e 272 cod. nav.; Cass., sez. III, ord. 11 febbraio 2022, n. 4436, cit.

[64] La distinzione tra consegna e trasferimento della proprietà è stata espressamente considerata dalla giurisprudenza commerciale inglese, la quale ha escluso che le espressioni *delivery* e *transfer of title* possano essere adoperate come sinonimi. Nel contratto sottoposto al suo esame, il trasferimento del titolo presupponeva il pagamento del prezzo, la consegna del *Bill of Sale* e la cancellazione della nave dal precedente registro, mentre il *Protocol of Delivery and Acceptance* documentava il distinto momento della consegna. High Court of Justice (England and Wales), Commercial Court, 24 giugno 2022, *NKD Maritime Ltd v Bart Maritime (No. 2) Inc*, [2022] EWHC 1615 (Comm), parr. 50-59, spec. parr. 54-55.

pronuncia attiene, naturalmente, all'interpretazione di quello specifico accordo; essa mostra tuttavia che la proprietà può essere trasferita senza che nello stesso momento si compiano tutti gli atti nei quali si realizza la consegna[65].

Nel diritto italiano la separazione è ancora più netta. Il trasferimento della proprietà individua il nuovo titolare del bene, mentre la consegna gli attribuisce la disponibilità materiale della nave. Né l'uno né l'altra bastano, tuttavia, a individuare l'armatore. Tale qualità consegue soltanto all'assunzione dell'esercizio, che si verifica quando il compratore organizza la navigazione in nome proprio. Questi effetti possono prodursi nello stesso momento, ma la loro coincidenza non è necessaria.

La ricostruzione dei fatti contenuta nella già richiamata pronuncia relativa al caso *NKD Maritime* offre una conferma sul piano dei fatti. A seguito dello scioglimento del primo contratto, la nave fu nuovamente venduta, con consegna prevista presso un ancoraggio indiano. Poiché il viaggio verso l'India ebbe inizio prima della consegna al nuovo *cash buyer*, la sola conclusione della vendita non consentiva di imputare a quest'ultimo l'esercizio della nave durante la navigazione anteriore.

Per tale periodo occorreva evidentemente accertare chi conservasse la disponibilità della nave e il potere di impartire istruzioni al comandante[66].

La clausola *as is, where is* riguarda lo stato materiale della nave e il luogo nel quale essa viene consegnata. Il compratore l'accetta nelle condizioni in cui si trova, salve le garanzie espressamente conservate dal contratto[67]. La formula non determina, per ciò solo, il trasferimento dell'esercizio. Occorre accertare se il *cash buyer* abbia ricevuto la disponibilità necessaria per organizzare la partenza e impartire al comandante le istruzioni relative al viaggio. Se tali poteri restano al venditore, la consegna documentale non basta a dimostrare che il compratore abbia assunto la qualità di armatore[68].

La posizione del comandante e dell'equipaggio costituisce un indice rilevante. Alla consegna, il personale imbarcato dal precedente armatore può essere sostituito da quello ingaggiato dal *cash buyer*. Può anche rimanere a bordo sulla base di un nuovo rapporto riferibile al compratore. La permanenza delle medesime persone non implica, quindi, la continuità dell'esercizio, quando muti il soggetto nel cui nome e interesse esse operano. Per la ragione inversa, la sostituzione dell'equipaggio non prova da sola

---

[65] High Court of Justice (England and Wales), Commercial Court, 24 giugno 2022, *NKD Maritime Ltd v Bart Maritime (No. 2) Inc*, [2022] EWHC 1615 (Comm), parr. 52-56. Il *memorandum of agreement* impiegava separatamente le espressioni *transfer of title* e *delivery*; la Corte ritenne che il primo richiedesse il pagamento del prezzo, la consegna del *bill of sale* e la cancellazione dal registro, senza che la sottoscrizione del *protocol of delivery and acceptance* ne costituisse condizione precedente.

[66] Nella vicenda relativa alla *Shagang Giant*, cessato il rapporto con NKD Maritime Ltd, Bart Maritime (No. 2) Inc concluse una nuova vendita con Best Oasis Ltd, al prezzo di 277 dollari per tonnellata di *lightweight*, con consegna al *Bhavnagar anchorage*. La nave si diresse verso l'India il 21 o 22 maggio 2020 e fu consegnata al nuovo compratore il 26 maggio: High Court of Justice (England and Wales), Commercial Court, 24 giugno 2022, *NKD Maritime Ltd v Bart Maritime (No. 2) Inc*, [2022] EWHC 1615 (Comm), parr. 36-38.

[67] Sulla portata della clausola *as is, where is* nella vendita della nave, v. High Court of Justice (England and Wales), Commercial Court, 31 luglio 2014, *Hirtenstein v Hill Dickinson LLP*, [2014] EWHC 2711 (Comm), spec. parr. 87 ss.; nonché *Dalmare SpA v Union Maritime Ltd and Valor Shipping Ltd (The Union Power)*, [2012] EWHC 3537 (Comm). La clausola attiene, di regola, alle condizioni materiali nelle quali il bene viene accettato e non esclude le garanzie che risultino espressamente mantenute nel contratto. Per una sua applicazione alla vendita di nave destinata alla demolizione, v. High Court of Justice (England and Wales), Commercial Court, 24 giugno 2022, *NKD Maritime Ltd v Bart Maritime (No. 2) Inc*, [2022] EWHC 1615 (Comm), par. 2.

[68] Sull'assunzione effettiva dell'esercizio quale fondamento della qualità di armatore, indipendentemente dalla proprietà e dalle sole risultanze documentali, v. Cass., 11 febbraio 2022, n. 4436; Cass., 9 novembre 1992, n. 12069.

l'assunzione dell'esercizio da parte del *cash buyer*, se il venditore conserva il potere di dirigere il viaggio[69].

Anche la copertura assicurativa può concorrere all'individuazione dell'armatore. Per l'ultimo viaggio vengono talora stipulate apposite polizze, destinate a cessare con l'arrivo della nave al cantiere. Se il *cash buyer* provvede alla copertura dei rischi dello scafo e della responsabilità verso i terzi, figurando quale assicurato, tale circostanza depone per l'assunzione dell'esercizio. Non è invece sufficiente il semplice rimborso del premio relativo a una polizza rimasta intestata al venditore. Il dato assicurativo conserva natura indiziaria e deve essere valutato insieme al potere di impartire istruzioni al comandante e alle risultanze della dichiarazione di armatore.

Può assumere rilievo anche il trasferimento a rimorchio. Quando la nave non sia più in grado di navigare con i propri mezzi, il viaggio sino al cantiere viene compiuto mediante l'opera di un rimorchiatore. Occorre allora distinguere l'esercizio di quest'ultimo dalla posizione della nave rimorchiata. La stipulazione del contratto di rimorchio da parte del *cash buyer* costituisce un indice della disponibilità della nave e dell'organizzazione del trasferimento, ma non è, da sola, decisiva. Dovrà accertarsi chi conservi il potere di disporre della nave rimorchiata e nel cui interesse il trasferimento sia eseguito. La mancanza di propulsione propria non esclude, pertanto, la necessità di individuare il soggetto al quale fa capo la nave durante il viaggio finale[70].

Quando il venditore si obbliga a consegnare la nave al cantiere, resta di regola a suo carico l'organizzazione del viaggio sino al luogo convenuto. Ove conservi la disponibilità della nave e il potere di impartire istruzioni al comandante, continua ad assumerne l'esercizio durante tale navigazione. Né il pagamento di un deposito, né l'indicazione dell'impianto da parte del *cash buyer* sono sufficienti ad attribuire a quest'ultimo la qualità di armatore prima della consegna.

La distinzione rileva anche ai fini delle clausole di manleva. Il *cash buyer* che assuma l'esercizio dopo la consegna può obbligarsi a tenere indenne il venditore dalle conseguenze patrimoniali delle pretese sorte durante l'ultimo viaggio. La clausola distribuisce fra le parti il peso economico della responsabilità, ma non ne modifica l'imputazione nei confronti dei terzi[71]. Essa non impedisce, pertanto, l'azione contro il soggetto che risponda in forza della legge, né vale a liberare il venditore dalle conseguenze di una condotta a lui riferibile e anteriore al trasferimento.

Analoga cautela richiedono le clausole con le quali il compratore assume ogni responsabilità di carattere ambientale. Una pattuizione così formulata può regolare i rapporti interni e fondare,

---

[69] La nomina del comandante spetta all'armatore, ai sensi dell'art. 273 cod. nav.; l'armatore risponde inoltre dei fatti dell'equipaggio e delle obbligazioni contratte dal comandante per quanto riguarda la nave e la spedizione, secondo quanto dispone l'art. 274 cod. nav. Tali disposizioni non fanno della composizione personale dell'equipaggio un criterio esclusivo di imputazione dell'esercizio, ma confermano il rilievo del rapporto che lega il comandante e gli altri componenti dell'equipaggio all'organizzazione armatoriale.

[70] Sul contratto di rimorchio e, in particolare, sulla distinzione tra rimorchio-manovra e rimorchio-trasporto, v. S. POLLASTRELLI, *Il contratto di rimorchio*, Torino, 2004; Id., *Riflessioni sul contratto di rimorchio*, in *Dir. trasp.*, 2010, pp. 101 ss.; B. FRASSINI, *Brevi rilievi in tema di rimorchio e di raccomandazione*, in *Trasporti*, 2001, n. 83, pp. 108 ss. Ai sensi dell'art. 103 cod. nav., quando le parti non abbiano disposto altrimenti, la direzione della rotta e della navigazione si presume affidata al comandante del rimorchiatore; la disposizione riguarda, tuttavia, la direzione nautica del convoglio e non risolve, da sola, il diverso problema dell'imputazione dell'esercizio della nave rimorchiata.

[71] La manleva opera sul piano dei rapporti interni tra le parti e non modifica il titolo della responsabilità stabilito dalla legge nei confronti del terzo. Resta inoltre fermo il limite posto dall'art. 1229 cod. civ. alle clausole che escludano o limitino preventivamente la responsabilità per dolo o colpa grave, nonché per la violazione di obblighi derivanti da norme di ordine pubblico.

ricorrendone i presupposti, una pretesa di regresso o di manleva. Non può tuttavia trasferire retroattivamente la qualità di produttore o di detentore del rifiuto, né rendere lecita una spedizione compiuta in violazione della disciplina applicabile. Gli obblighi di natura pubblicistica gravano sul soggetto individuato dalla legge. L'autonomia privata può regolarne l'adempimento, ma non mutarne la titolarità[72].

Il contratto conserva nondimeno una funzione importante. Può vincolare il compratore alla consegna presso un determinato impianto ed escludere la successiva rivendita senza il consenso del cedente. Può inoltre imporgli di documentare il compimento della demolizione e consentire verifiche prima che questa abbia inizio. Simili previsioni non assicurano, per sé sole, il rispetto della disciplina ambientale; attestano però che, anche dopo il trasferimento della proprietà, il cedente conserva un interesse giuridicamente tutelato alla destinazione convenuta.

Il controllo contrattuale sulla destinazione della nave è utile soltanto se può essere esercitato prima che la demolizione abbia inizio. Dopo la consegna all'impianto, e a maggior ragione quando la nave sia stata arenata e lo smantellamento sia già in corso, l'adempimento della destinazione convenuta può non essere più conseguibile. È quindi necessario che il compratore comunichi con adeguato anticipo l'impianto prescelto e che il venditore possa opporsi all'invio della nave verso un luogo diverso da quello pattuito. La giurisprudenza inglese ha riconosciuto tutela inibitoria a un vincolo di destinazione alla demolizione formulato in termini sufficientemente determinati. Il precedente conferma l'utilità di tale rimedio, purché sia richiesto quando la violazione può ancora essere impedita[73].

La consegna non esaurisce, pertanto, l'esame dell'operazione. Essa produce gli effetti che il contratto vi ricollega, ma non prova da sola il trasferimento dell'esercizio. Quest'ultimo deve essere desunto dall'organizzazione dell'ultimo viaggio e dal soggetto nel cui nome la nave viene impiegata. Anche gli obblighi ambientali devono essere riferiti al momento nel quale ne maturano i presupposti. Proprietà, esercizio e responsabilità possono dunque passare contestualmente, ma non devono necessariamente farlo.

6. La nave destinata alla demolizione nel diritto dei rifiuti

La disciplina dei rifiuti viene in considerazione quando la decisione di dismettere la nave si traduce nella volontà di avviarla alla demolizione. È rifiuto, secondo la nozione accolta dal diritto dell'Unione e dall'ordinamento interno, ogni sostanza od oggetto del quale il detentore si disfi oppure abbia l'intenzione o l'obbligo di disfarsi[74]. Non è necessario che il bene abbia perduto ogni valore economico.

---

[72] Nel diritto dei rifiuti, le qualifiche di produttore e di detentore dipendono dai presupposti stabiliti dalla legge e, rispettivamente, dalla riferibilità della produzione e dal possesso del rifiuto: v. art. 3, nn. 5 e 6, direttiva 2008/98/CE; art. 183, comma 1, lett. f) e h), d.lgs. 3 aprile 2006, n. 152. Una pattuizione privata può distribuire fra le parti le conseguenze patrimoniali dell'inosservanza, ma non è opponibile all'autorità al fine di sostituire al soggetto individuato dalla disciplina pubblicistica quello convenzionalmente designato.

[73] High Court of Justice (England and Wales), Commercial Court, 28 ottobre 2019, *Priyanka Shipping Ltd v Glory Bulk Carriers Pte Ltd*, [2019] EWHC 2804 (Comm), spec. parr. 7, 86-97 e 126-134. La nave era stata venduta mediante un *SALEFORM 1993* modificato, con l'obbligo di destinarla esclusivamente alla demolizione e il divieto di impiegarla nuovamente nei traffici. La Corte ritenne meritevole di tutela l'interesse del venditore all'osservanza del vincolo e pronunciò un'inibitoria volta a impedire ulteriori impieghi commerciali della nave. La decisione non concerne specificamente obblighi ambientali, ma conferma che il trasferimento della proprietà non priva di efficacia una destinazione contrattuale sufficientemente determinata.

[74] V. art. 3, n. 1, direttiva 2008/98/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, relativa ai rifiuti; art. 183, comma 1, lett. a), d.lgs. 3 aprile 2006, n. 152. La nozione di rifiuto deve essere interpretata alla

La nave destinata allo smantellamento conserva, anzi, un valore spesso considerevole, commisurato ai materiali che possono esserne recuperati[75]. Ciò non impedisce di qualificarla come rifiuto, quando il detentore abbia deciso di porre termine al suo impiego nella navigazione e di avviarla alla demolizione.

La destinazione alla demolizione non comporta necessariamente la perdita dell'idoneità alla navigazione. La nave può essere ancora munita dei certificati prescritti e compiere con il proprio equipaggio il viaggio verso l'impianto. Ciò non esclude che il proprietario abbia già deciso di disfarsene. Durante l'ultimo viaggio la nave conserva, pertanto, la propria natura di mezzo della navigazione e può, nello stesso tempo, costituire un rifiuto ai fini della disciplina sul trasferimento transfrontaliero. Le due qualificazioni non sono incompatibili, poiché attengono a profili diversi della medesima dinamica[76].

L'intenzione di disfarsi della nave deve essere desunta da circostanze oggettivamente accertabili. Può risultare dalla deliberazione con la quale il proprietario ne abbia disposto la dismissione oppure dalla definitiva cessazione dell'impiego commerciale. Anche le trattative avviate per la demolizione assumono rilievo. Il prezzo commisurato alla *light displacement tonnage* e l'intervento di un *cash buyer* specializzato costituiscono ulteriori indici, che devono essere valutati nel loro insieme. La qualificazione come rifiuto non richiede, dunque, che sia già stato concluso il contratto con l'impianto, quando dagli atti precedenti risulti in modo univoco che la nave è stata sottratta all'impiego commerciale e destinata allo smantellamento[77].

La vendita non esclude che la nave abbia già assunto la qualità di rifiuto. Quando il proprietario ne abbia deciso la demolizione e la ceda affinché sia avviata allo smantellamento, il contratto costituisce esso stesso il mezzo mediante il quale egli se ne disfa. Il trasferimento della proprietà attribuisce al compratore la titolarità del bene, ma non cancella la decisione anteriormente assunta dal venditore, alla

---

luce della finalità di tutela perseguita dalla disciplina europea e attribuendo particolare rilievo alla condotta, all'intenzione o all'obbligo del detentore di disfarsi del bene: Corte giust., 18 dicembre 1997, causa C-129/96, *Inter-Environnement Wallonie*, parr. 26-27; 15 giugno 2000, cause riunite C-418/97 e C-419/97, *ARCO Chemie Nederland*, parr. 36 ss.; 18 aprile 2002, causa C-9/00, *Palin Granit*, parr. 22 ss.

[75] Il valore commerciale del bene e la possibilità di ricavarne materiali suscettibili di recupero non escludono, di per sé, la qualificazione come rifiuto: v. Corte giust., 28 marzo 1990, cause riunite C-206/88 e C-207/88, *Vessoso e Zanetti*, par. 9; 25 giugno 1997, cause riunite C-304/94, C-330/94, C-342/94 e C-224/95, *Tombesi*, parr. 47-48.

[76] Sulla possibilità che una nave ancora idonea alla navigazione sia già assoggettata alla disciplina relativa ai movimenti transfrontalieri di rifiuti v. H.H. HILLYER, *The Hard Reality of Breaking Up: The Global Transboundary Movement of Ocean Vessel Demolition and Waste*, in Vermont Journal of Environmental Law, 2012, pp. 755 ss. L'A. pone in evidenza come la nave destinata alla demolizione conservi un rilevante valore economico e, al tempo stesso, contenga materiali suscettibili di essere qualificati come rifiuti pericolosi; la persistente capacità di navigare non ne esclude, pertanto, l'assoggettamento alla disciplina ambientale, una volta intervenuta la decisione di disfarsene.

[77] La volontà di disfarsi deve essere desunta dall'insieme delle circostanze del caso, tenendo conto della destinazione effettivamente impressa al bene e della concreta possibilità che esso continui a essere utilizzato secondo la propria funzione originaria: Corte giust., 12 dicembre 2013, cause riunite C-241/12 e C-242/12, *Shell Nederland*, parr. 40 ss.; 4 luglio 2019, causa C-624/17, *Tronex*, parr. 20 ss. Con specifico riguardo alle navi, v. Rechtbank Rotterdam, 15 marzo 2018, nei procedimenti relativi al gruppo *Seatrade*, ove la destinazione alla demolizione fu desunta dalla decisione già assunta prima della partenza, ancorché le navi fossero ancora navigabili, classificate, assicurate e munite di equipaggio. Le decisioni furono successivamente annullate per un vizio attinente alla composizione del giudice, senza che venisse definita nel merito la questione della qualificazione delle navi; il procedimento si è concluso nel 2024 mediante accordo con l'autorità requirente. Per una successiva applicazione del medesimo criterio, con particolare riguardo alla possibilità che la nave fosse ancora destinata alla vendita per l'impiego commerciale, v. Rechtbank Rotterdam, 30 giugno 2023, ECLI:NL:RBROT:2023:5700.

quale possono ricollegarsi gli obblighi previsti dalla disciplina ambientale. Occorre tuttavia che tale destinazione risulti dalle circostanze dell'operazione. In altri termini la sola qualità professionale del *cash buyer* non è sufficiente a provarla.

Diversa è l'ipotesi della vendita di una nave destinata a proseguire la navigazione. L'età del mezzo o la sua modesta redditività non valgono, per sé sole, a conferirgli la qualità di rifiuto, ancorché una futura demolizione sia prevedibile. Se il compratore acquista la nave per impiegarla nei traffici e il prezzo ne esprime ancora il valore operativo, la decisione di procedere in seguito allo smantellamento può essere riferibile soltanto a lui. Non è dunque consentito imputare al venditore tale decisione sulla base della semplice possibilità che il compratore l'avrebbe assunta.

Il momento nel quale la nave diviene rifiuto rileva anche per l'individuazione della spedizione transfrontaliera. Se la decisione di avviarla alla demolizione è già stata assunta mentre essa si trova in un porto italiano, il successivo trasferimento verso un impianto estero deve essere valutato muovendo dal luogo nel quale la nave ha acquistato tale qualità. La vendita a una società straniera e la cancellazione dal registro non valgono a spostare a posteriori l'origine del movimento[78].

Il rapporto fra la disciplina delle spedizioni di rifiuti e quella relativa alla demolizione delle navi non è regolato mediante una separazione assoluta. Le navi soggette alla disciplina speciale sono, in linea di principio, sottratte al regime generale delle spedizioni; l'esclusione incontra, tuttavia, alcune eccezioni, stabilite in ragione della natura del rifiuto, del luogo nel quale la nave si trova e della destinazione al recupero o allo smaltimento[79]. Il regime applicabile non dipende, pertanto, dalla sola bandiera. Occorre considerare anche la situazione della nave nel momento in cui viene assunta la decisione di disfarsene e prende forma il successivo trasferimento. Il mutamento della proprietà o dell'iscrizione non fa venir meno gli obblighi già sorti in relazione a un movimento soggetto alla disciplina sulle spedizioni[80].

Nell'ordinamento italiano la violazione delle norme sulle spedizioni può dar luogo, secondo la fattispecie, a conseguenze amministrative o penali[81]. L'individuazione del responsabile non coincide

[78] Ai sensi dell'art. 3, n. 25, regolamento (UE) 2024/1157, la spedizione comprende il trasporto, anche soltanto programmato, di rifiuti destinati al recupero o allo smaltimento, dal luogo nel quale il trasferimento ha inizio sino alla ricezione presso l'impianto; il successivo n. 30 definisce la rotta con riferimento al luogo dal quale la spedizione prende avvio nel Paese di partenza. Per le navi, la difficoltà consiste nel fatto che il rifiuto costituisce al tempo stesso il mezzo con il quale viene effettuato il movimento. La vendita, il cambio di bandiera e la cancellazione dal registro non sono tuttavia idonei a mutare retroattivamente il luogo e il momento nei quali una spedizione già programmata abbia avuto origine.

[79] V. art. 2, par. 2, lett. i), regolamento (UE) 2024/1157 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 aprile 2024, relativo alle spedizioni di rifiuti. La disposizione esclude, in via generale, dall'ambito del regolamento le navi battenti bandiera di uno Stato membro soggette al regolamento (UE) n. 1257/2013. Sono tuttavia eccettuate, in primo luogo, le navi qualificabili come rifiuti pericolosi, situate in una zona sottoposta alla giurisdizione di uno Stato membro ed esportate dall'Unione a fini di recupero: ad esse si applicano gli artt. 39, 48 e 49 e il titolo VII del regolamento. Sono inoltre eccettuate le navi qualificabili come rifiuti, situate nella medesima zona e destinate allo smaltimento, alle quali trova applicazione il regime generale delle spedizioni. Per le navi pericolose esportate dall'Unione a fini di recupero, v. altresì l'art. 6, par. 2, lett. a), regolamento (UE) n. 1257/2013, nel testo modificato dal regolamento n. 2024/1157, che consente il ricorso soltanto agli impianti compresi nell'elenco europeo e situati nei Paesi indicati nell'Allegato VII alla Convenzione di Basilea.

[80] Il regolamento (UE) 2024/1157 si applica, salvo le decorrenze particolari espressamente previste, dal 21 maggio 2026; v. art. 86. Il precedente regolamento (CE) n. 1013/2006 è stato abrogato secondo il regime transitorio stabilito dall'art. 85.

[81] V. art. 63 regolamento (UE) 2024/1157, che rimette agli Stati membri la previsione di sanzioni effettive, proporzionate e dissuasive. Nell'ordinamento italiano, v. artt. 258 e 259 d.lgs. 3 aprile 2006, n. 152. L'art. 259, nel testo introdotto dal d.l. 8 agosto 2025, n. 116, convertito, con modificazioni, dalla l. 3 ottobre 2025, n. 147, punisce chiunque effettui una spedizione illegale ai sensi dell'art. 3, n. 26, regolamento (UE) 2024/1157; la pena

necessariamente con quella dell'armatore dell'ultimo viaggio. Il venditore può aver disposto la demolizione e concorso all'organizzazione della spedizione prima della consegna; il cash buyer può averne curato la successiva esecuzione. La condotta dell'uno deve essere accertata separatamente da quella dell'altro, poiché l'intervento del compratore non fa venir meno la responsabilità eventualmente maturata in capo al venditore.

L'accertamento dell'intenzione di disfarsi della nave deve risalire al momento nel quale ebbe inizio il trasferimento. Non è sufficiente considerare l'assetto proprietario risultante all'arrivo presso l'impianto, poiché la vendita e il mutamento della bandiera possono essere intervenuti quando la destinazione alla demolizione era già stata stabilita. Indicazioni in tal senso si ricavano dalla giurisprudenza olandese e norvegese, la quale ha attribuito rilievo agli atti compiuti prima della partenza e alla concreta partecipazione del venditore all'organizzazione del viaggio. Pur non essendo direttamente applicabili nell'ordinamento italiano, tali pronunce confermano che la qualificazione della nave e la posizione dei soggetti coinvolti devono essere ricostruite con riguardo all'intera operazione, senza arrestarsi ai trasferimenti formali successivamente intervenuti[82].

I limiti del controllo tardivo emergono con particolare evidenza nella pronuncia della Corte suprema indiana relativa alla *Oriental Nicety*, già *Exxon Valdez*. Chiamata a pronunciarsi su una nave già entrata

è aumentata quando la spedizione abbia ad oggetto rifiuti pericolosi. V. altresì gli artt. 259-bis e 259-ter d.lgs. n. 152 del 2006, rispettivamente per i fatti commessi nell'ambito di un'attività d'impresa o comunque organizzata e per quelli commessi per colpa. Le violazioni concernenti la documentazione e la tracciabilità restano soggette, secondo i casi, alle sanzioni amministrative o penali previste dall'art. 258. L'impiego dell'espressione «chiunque effettua» non consente un'imputazione fondata sulla sola posizione rivestita nell'operazione: in applicazione dei principi generali sul concorso di persone, deve essere accertato il contributo materiale o morale prestato da ciascun soggetto alla preparazione o all'esecuzione della spedizione.

[82] Sul punto sono di particolare interesse le vicende *Seatrade* ed *Eide Carrier*. Nel primo caso, il Tribunale di Rotterdam ritenne che quattro navi frigorifere, ancora operative e munite dei necessari certificati, avessero assunto la qualità di rifiuti prima della partenza dai porti di Rotterdam e Amburgo, poiché all'interno del gruppo proprietario era già stata deliberata la loro destinazione alla demolizione. La conclusione fu tratta, fra l'altro, dalla corrispondenza intercorsa prima della vendita, dalla determinazione del prezzo secondo il valore di demolizione e dalla predisposizione del cambio di proprietà e di bandiera. Il Tribunale pronunciò pertanto, il 15 marzo 2018, alcune condanne per violazione del regolamento (CE) n. 1013/2006: Rechtbank Rotterdam, 15 marzo 2018, ECLI:NL:RBROT:2018:2108; ECLI:NL:RBROT:2018:2390 e le altre decisioni relative al medesimo procedimento. Tali sentenze furono annullate dalla Corte d'appello dell'Aia il 30 giugno 2020 per un vizio attinente alla composizione del giudice, senza una decisione sul merito. Il procedimento si è poi concluso nel 2024 con un accordo fra il gruppo, i suoi amministratori e il pubblico ministero olandese. Il caso conserva pertanto interesse per il criterio seguito nell'accertamento dell'intenzione di disfarsi, ma non deve essere richiamato come giudicato definitivo di condanna. La vicenda norvegese riguardava invece la *Eide Carrier*, in seguito denominata *Tide Carrier* e poi *Harrier*, rimasta in disarmo in Norvegia per circa dieci anni e venduta nel 2015 a una società costituita dal cash buyer. Benché la documentazione presentata indicasse come destinazione un cantiere di riparazione negli Emirati Arabi Uniti, i giudici accertarono che la nave era destinata alla demolizione mediante *beaching* a Gadani, in Pakistan. Il precedente proprietario aveva concorso a renderla nuovamente atta alla partenza, procurando al compratore un sensibile risparmio di tempo e di spesa. La Corte d'appello di Gulating ritenne tale condotta sufficiente a integrare la partecipazione al tentativo di esportazione illecita di rifiuti e confermò la pena di sei mesi di reclusione già pronunciata in primo grado: Gulating lagmannsrett, LG-2021-7308. La decisione, adottata a maggioranza, divenne definitiva a seguito del diniego di ammissione dell'impugnazione da parte della Corte suprema norvegese: HR-2022-1147-U. Secondo la Corte d'appello, ai fini della responsabilità non assumeva rilievo decisivo che la nave fosse stata ceduta direttamente al cantiere oppure a un *cash buyer*, quando il venditore aveva consapevolmente prestato la propria opera alla preparazione dell'esportazione. I due casi, pur diversi per ordinamento ed esito processuale, mostrano dunque che la vendita intermedia non interrompe, per ciò solo, la riferibilità della precedente decisione e delle attività compiute per darle esecuzione.

nelle acque territoriali e destinata alla demolizione ad Alang, la Corte suprema ne consentì l'arenamento e lo smantellamento sulla base delle autorizzazioni rilasciate dalle competenti autorità amministrative, ponendo a carico del proprietario la gestione delle sostanze pericolose eventualmente rinvenute durante i lavori[83]. La decisione richiamò, per le operazioni future, la necessità di osservare rigorosamente la Convenzione di Basilea. La vicenda mostra come, una volta che la nave abbia raggiunto il Paese di destinazione[84], il controllo sul movimento transfrontaliero tenda a cedere il passo alla disciplina delle modalità secondo le quali la demolizione deve essere eseguita.

La qualità di armatore del *cash buyer* e la sua posizione nella disciplina dei rifiuti devono, pertanto, essere accertate separatamente. Dopo la consegna egli può assumere l'esercizio della nave e diventarne, al tempo stesso, detentore. La cessazione dell'esercizio da parte del venditore non fa tuttavia venir meno la responsabilità che gli derivi dall'aver deciso o concorso a una spedizione illecita. Il trasferimento convenzionale dei rischi regola i rapporti tra le parti, ma non libera il soggetto al quale la legge riferisce gli obblighi sorti prima della vendita.

7. La responsabilità dell'armatore cedente dopo il trasferimento della nave

Con il trasferimento della proprietà può cessare anche l'esercizio della nave da parte dell'armatore cedente. Né l'uno né l'altro effetto comportano, tuttavia, una generale liberazione da ogni responsabilità. Occorre individuare l'obbligo del quale si discute e il momento nel quale ne sono sorti i presupposti. I rapporti derivanti dall'esercizio successivo alla consegna fanno normalmente capo al nuovo armatore; restano riferibili al cedente le responsabilità maturate in dipendenza di fatti o decisioni anteriori[85].

Il cedente non risponde delle scelte compiute autonomamente dal *cash buyer* dopo una vendita conclusa per la prosecuzione dell'impiego commerciale. Se la decisione di demolire la nave è assunta soltanto dal compratore, senza che fosse prevista al momento della vendita, le conseguenze che ne derivano appartengono alla sua sfera. La specializzazione professionale dell'acquirente può concorrere all'accertamento dei fatti, ma non basta a dimostrare che la demolizione fosse stata già decisa dal venditore.

Diversa è l'ipotesi nella quale la vendita dia esecuzione a una decisione già assunta di avviare la nave alla demolizione. La cessione costituisce allora parte della dismissione. Restano a carico del cedente gli obblighi sorti prima della consegna; fra questi possono rientrare, secondo la disciplina applicabile e il momento nel quale interviene la vendita, la comunicazione dell'intenzione di procedere alla demolizione e gli adempimenti concernenti l'inventario dei materiali pericolosi. Al *cash buyer* competono gli obblighi che sorgono successivamente in ragione della proprietà o dell'esercizio da lui assunti.

La vendita non fa venir meno le violazioni già commesse. Se il cedente abbia concorso all'organizzazione di una spedizione vietata oppure abbia omesso un adempimento al quale era tenuto, il successivo trasferimento della nave non incide sulla sua responsabilità. La clausola con la quale il

[83] *Supreme Court of India, Research Foundation for Science, Technology and Natural Resource Policy v Union of India & Others*, I.A. Nos. 61 e 62 of 2012, in Writ Petition (Civil) No. 657 of 1995, order of 30 July 2012.
[84] I. AHMED, *The Basel Convention and Ship Decommissioning in the Economically Disadvantaged Nations: Bangladeshi Perspective*, in Journal of Environmental Law & Policy, 2024, vol. 4, n. 2 pp. 1-46.
[85] V. artt. 5 e 6 regolamento (UE) n. 1257/2013. L'individuazione del soggetto tenuto alla notificazione dell'intenzione di demolire la nave e agli adempimenti concernenti l'inventario dei materiali pericolosi deve essere compiuta tenendo conto del momento nel quale la decisione è stata assunta e della nozione di «armatore» accolta dal regolamento. Il trasferimento della proprietà non estingue gli obblighi già sorti, mentre quelli relativi alla fase successiva fanno capo al soggetto che rientri nella definizione regolamentare durante tale periodo.

compratore assume le conseguenze dell'operazione può regolare i rapporti patrimoniali fra le parti, nei limiti consentiti dalla legge; non rende lecita la condotta anteriore e non ne muta l'autore.

Anche sul piano civile l'intervento del *cash buyer* non esclude, per ciò solo, ogni responsabilità di chi abbia disposto la vendita. La giurisprudenza inglese ha ritenuto meritevole di esame la domanda proposta nei confronti del soggetto che aveva curato la cessione di una nave destinata alla demolizione, sul presupposto che questi conoscesse il luogo nel quale essa sarebbe stata smantellata e le condizioni di grave pericolo nelle quali vi si svolgeva il lavoro. Non fu accertata la responsabilità del cedente; si escluse soltanto che la pretesa fosse, già in astratto, priva di fondamento[86].

Da tale pronuncia non può trarsi una generale responsabilità del precedente armatore per le condizioni di lavoro esistenti presso il cantiere straniero. Dopo la consegna egli non dirige l'impresa di demolizione e non esercita alcun potere sui suoi dipendenti. Può assumere rilievo, invece, la condotta di chi abbia consapevolmente avviato la nave verso un determinato circuito di smantellamento. Rimangono in ogni caso da accertare il dovere di diligenza, il danno e il nesso causale secondo la legge applicabile.

Ove trovi applicazione il diritto italiano, la responsabilità risarcitoria del cedente non può fondarsi sulla sola vendita della nave. È necessario provare una condotta dolosa o colposa a lui riferibile, il danno ingiusto e il nesso causale. La scelta consapevole di un *cash buyer* che destini abitualmente le navi a impianti non conformi può acquistare rilievo soltanto quando risulti che il venditore conosceva la prevista destinazione e abbia concorso a renderla possibile. La prova potrà essere tratta dal contratto e dalle trattative che lo hanno preceduto; non dalla sola attività professionale del compratore[87].

La responsabilità per la violazione delle norme pubblicistiche deve essere accertata separatamente nei confronti di ciascun soggetto. Alla medesima operazione possono concorrere il cedente, per le attività anteriori alla consegna, e il *cash buyer*, per quelle successive. La pluralità dei soggetti non comporta una responsabilità indistinta, ma richiede che sia precisato il contributo prestato da ciascuno alla preparazione e all'esecuzione della spedizione.

Le clausole contrattuali possono assumere, sotto questo profilo, anche valore probatorio. L'indicazione dell'impianto, il divieto di ricorrere all'arenamento volontario della nave su un tratto di costa, ove viene successivamente smantellata (c.d. *beaching)* e l'obbligo di servirsi di una struttura autorizzata concorrono a individuare la destinazione prevista dalle parti. Le dichiarazioni del compratore producono gli effetti stabiliti dal contratto, ma non prevalgono sulle risultanze dell'operazione. Quando siano contraddette dalle trattative o dalla condotta successiva, la loro mera inserzione nel contratto non basta a dimostrare l'estraneità del venditore[88].

---

[86] Court of Appeal (England and Wales), Civil Division, 10 marzo 2021, *Begum v Maran (UK) Ltd*, [2021] EWCA Civ 326, spec. parr. 27-31, 68-72 e 116-133. La controversia fu promossa dalla vedova di un lavoratore deceduto durante la demolizione di una nave a Chattogram, in Bangladesh. Ai soli fini della decisione preliminare si assumeva che la società convenuta avesse avuto il controllo della vendita e conoscesse tanto la destinazione finale della nave quanto le condizioni nelle quali vi si svolgeva la demolizione. La Corte non accertò l'esistenza del dovere di diligenza, ma ritenne che la domanda non fosse manifestamente infondata e non potesse essere respinta mediante *strike out* o *summary judgment*. La pronuncia affrontò inoltre la legge applicabile e la prescrizione secondo il regolamento Roma II; la domanda rimase esposta a rilevanti difficoltà anche sotto tali profili.

[87] V. art. 2043 cod. civ. L'applicazione della norma presuppone, oltre all'individuazione della legge regolatrice della responsabilità extracontrattuale, la prova della condotta imputabile al cedente, del danno ingiusto e del nesso causale. La mera prevedibilità della successiva demolizione non basta a fondare la responsabilità, se non sia accompagnata da elementi idonei a riferire al venditore la scelta della destinazione pericolosa.

[88] Sulla possibilità che una destinazione alla demolizione, espressamente convenuta, conservi efficacia dopo la vendita, v. High Court of Justice (England and Wales), Commercial Court, 28 ottobre 2019, *Priyanka Shipping*

L'obbligo di destinare la nave alla demolizione può conservare efficacia dopo il trasferimento della proprietà, purché la prestazione dovuta dal compratore sia determinata o determinabile. Il contratto può indicare l'impianto oppure stabilire i requisiti che esso deve possedere; deve inoltre imporre la preventiva comunicazione della destinazione finale e degli eventuali trasferimenti intermedi. Soltanto la conoscenza tempestiva della violazione consente al cedente di domandare una tutela ancora utile.

La diligenza del cedente non può essere valutata sulla sola base delle dichiarazioni inserite nel contratto. Deve essere commisurata alle circostanze conosciute o conoscibili al momento della vendita. L'attività abitualmente svolta dal *cash buyer*, il prezzo offerto e il cambio di bandiera predisposto in prossimità della consegna possono rendere riconoscibile la destinazione della nave. In presenza di tali elementi, una generica assicurazione circa il rispetto delle norme ambientali può non essere sufficiente. Non si richiede al cedente di dirigere la demolizione, ma di non ignorare quanto risulti già dalle condizioni dell'operazione.

Dopo la consegna, restano imputabili al *cash buyer* le decisioni da lui autonomamente assunte. Se organizza l'ultimo viaggio o individua l'impianto, risponde degli obblighi inerenti a tali attività. L'impiego di una società costituita per la singola nave non modifica il criterio: la distinta soggettività della società deve essere rispettata, ma occorre pur sempre accertare chi abbia effettivamente diretto l'operazione.

La perdita della disponibilità della nave segna, di regola, il limite della responsabilità del cedente per le decisioni successivamente assunte dal *cash buyer*. Non interrompe, però, il collegamento con la precedente decisione di avviare la nave alla demolizione e non estingue gli obblighi già sorti. La posizione del venditore deve essere esaminata con riguardo a ciascun rapporto e non può essere desunta, in via generale, dal solo trasferimento della proprietà documentato dal *bill of sale*.

8. Riflessioni conclusive

Le considerazioni che precedono consentono, anzitutto, di assegnare al *cash buyer* una posizione giuridica più definita di quanto non lasci intendere la mera qualifica di intermediario. Egli non si limita a mettere in relazione il proprietario della nave e l'impresa di demolizione, ma acquista la nave e ne dispone nella fase che precede la consegna all'impianto. Si comprende, pertanto, perché tanto la Convenzione di Hong Kong quanto il regolamento (UE) n. 1257/2013 abbiano incluso nella nozione di *shipowner* anche colui che divenga proprietario per un tempo limitato, in attesa della vendita o della consegna al cantiere. La temporaneità dell'acquisto, lungi dall'escludere l'applicazione di tale disciplina, costituisce appunto una delle ipotesi da essa contemplate.

Più delicata è la conclusione alla quale si deve pervenire secondo il diritto italiano. La qualità di armatore non consegue, infatti, al solo acquisto della proprietà, ma all'assunzione dell'esercizio della nave. Il *cash buyer* sarà dunque armatore dell'ultimo viaggio quando, ricevuta la nave, ne organizzi in nome proprio la navigazione sino al luogo della demolizione. È quanto solitamente accade nella vendita *as is, where is*, ove il compratore provveda alla condotta della nave dopo la consegna. Se, per converso, il venditore si sia obbligato a consegnarla presso il cantiere e conservi sino a quel momento la direzione della navigazione, l'esercizio continuerà a fare capo a lui. Né può essere trascurata, in difetto della dichiarazione prescritta, la presunzione stabilita dall'art. 272 cod. nav. nei confronti del proprietario.

Ltd v Glory Bulk Carriers Pte Ltd, [2019] EWHC 2804 (Comm), spec. parr. 7, 86-97 e 126-134. La decisione riconobbe tutela inibitoria al divieto di impiegare commercialmente o rivendere per l'impiego una nave ceduta esclusivamente per la demolizione.

Non sarebbe pertanto esatto attribuire al termine armatore, adoperato nelle diverse fonti, un significato sempre identico. Nella disciplina internazionale ed europea della demolizione esso corrisponde a una nozione appositamente formulata per individuare il destinatario dei relativi obblighi. Nel codice della navigazione designa, invece, il soggetto che ha assunto l'esercizio della nave. Le due qualificazioni possono concorrere nella persona del *cash buyer*; non per questo vengono meno la diversità dei loro presupposti e la distinta funzione alla quale ciascuna di esse assolve.

Da ciò non segue che l'assunzione dell'esercizio da parte del compratore produca una generale liberazione del precedente armatore. Gli obblighi inerenti alla navigazione successiva alla consegna gravano su chi abbia ricevuto la nave e ne abbia disposto l'impiego. Rimangono tuttavia riferibili al cedente le condotte anteriori al trasferimento e gli obblighi che da esse siano già sorti. Particolare rilievo assume, a questo riguardo, il momento nel quale venne presa la decisione di disfarsi della nave. Se tale decisione appartiene al venditore e precede la cessione, la vendita non può mutare retroattivamente il tempo e il luogo nei quali la nave ha acquistato la qualità di rifiuto.

Il contratto vale certamente a rendere più agevole questa ricostruzione. Il luogo convenuto per la consegna concorre a indicare chi debba provvedere all'ultimo viaggio; la clausola di destinazione può vincolare il compratore alla scelta di un determinato impianto; la manleva distribuisce fra le parti le conseguenze patrimoniali della responsabilità. Sarebbe però improprio attribuire a tali pattuizioni un'efficacia che esse non possiedono. L'autonomia privata regola i rapporti interni, ma non modifica la titolarità degli obblighi pubblicistici e non pregiudica i diritti dei terzi. Anche la più accurata clausola di destinazione, del resto, serve a poco se la sua violazione diviene nota soltanto quando la demolizione ha già avuto inizio.

L'operazione deve dunque essere considerata nel suo intero svolgimento. La decisione di ritirare la nave dai traffici può appartenere al precedente armatore, mentre al *cash buyer* può spettare l'organizzazione dell'ultimo viaggio. All'impianto compete, infine, l'esecuzione materiale dello smantellamento. Non si tratta di dividere artificiosamente una vicenda economica unitaria, ma di riferire a ciascun soggetto gli atti che ha compiuto e i poteri dei quali ha disposto. La successione nella proprietà non importa una successione liberatoria in ogni rapporto connesso alla demolizione.

Alla domanda dalla quale l'indagine ha preso le mosse non può, pertanto, darsi una risposta che prescinda dalle condizioni della singola operazione. Il *cash buyer* è armatore dell'ultimo viaggio quando, oltre ad acquistare la nave, ne assuma effettivamente l'esercizio. Da quel momento gli sono imputabili i rapporti derivanti dalla navigazione compiuta nel proprio interesse. Il precedente armatore non risponde delle scelte che il compratore abbia assunto in piena autonomia; continua però a rispondere delle proprie, se alla decisione di demolire o alla preparazione della spedizione la legge ricolleghi obblighi già sorti prima della vendita.