

# Il contratto di costruzione

Con la terza parte si conclude l'analisi delle principali questioni da disciplinare in un contratto di costruzione di uno yacht

di Federico Santini



## L'assicurazione

Di fondamentale importanza è la previsione di uno specifico obbligo contrattuale del cantiere costruttore di stipulare idonea polizza assicurativa contro i rischi della costruzione (cd. Polizza Builder's Risk), a copertura cioè dei danni che il manufatto potrebbe subire durante i lavori di costruzione, sia all'interno del capannone, sia durante le movimentazioni ed il varo, sia in acqua a banchina e durante i collaudi e le prove. Di regola ciascun cantiere dispone di una copertura assicurativa generale (cd. Yard Cover) il cui rilascio presuppone il soddisfacente esito di una apposita perizia attestante l'idoneità degli impianti (travel lift, aspirazione polveri, antincendio) e l'osservanza delle procedure di lavoro (laminazione, uso di fiamma libera, stoccaggio materiali infiammabili). L'efficacia della Yard Cover è presupposto necessario ai fini del rilascio della polizza Builder's Risk per ciascuna imbarcazione in costruzione, a copertura delle perdite parziali, ossia di quei danni suscettibili di riparazione, nonché della perdita totale che si ha quando il manufatto è completamente distrutto o della perdita costruttiva totale che si ha quando il manufatto ha subito danni tali da rendere economicamente non conveniente la riparazione. La Builder's Risk deve coprire non solo il manufatto, ma anche le attrezzature, equipaggiamenti e materiali a terra destinati ad essere installati a bordo e deve prevedere un valore assicurato mai inferiore al valore commerciale del manufatto in ciascuna fase costruttiva. Per quanto attiene i termini e le condizioni di assicurazione è frequente il rinvio espresso in contratto a clausole assicurative standard a livello internazionale quali le "Institute Builder's Risk Clauses 1/6/88".

## La garanzia per vizi e difetti

Nel precedente numero abbiamo affrontato la fase della consegna ed accettazione dell'imbarcazione. Gli impegni del costruttore tuttavia non si risolvono con la consegna, in quanto questo resta obbligato nei confronti del committente per le difformità ed i vizi dell'opera. Pur avendo la garanzia per le difformità ed i vizi natura legale, trovando essa espressa previsione sia nel contratto di compravendita (art. 1490 c.c.) sia nel contratto di appalto (art. 1667 - 1669 c.c.), è prassi comune - giustificata dalla particolarità e complessità dell'opera - quella di inserire nel contratto di costruzione di nave una specifica clausola, normalmente piuttosto articolata, tesa a disciplinare il contenuto e la durata della garanzia, nonché le modalità ed i termini di denuncia dei vizi da parte del committente e le modalità ed i termini di intervento da parte del costruttore per la riparazione e/o l'eliminazione dei vizi. **La garanzia consiste nell'obbligo del costruttore di riparare e/o sostituire, senza alcun costo per il committente, le parti dell'imbarcazione affette da vizi o difetti di fabbricazione, di progettazione o di costruzione a condizione che tali difetti si manifestino entro un certo periodo di tempo dalla data di consegna ed accettazione.** Tale periodo è di regola pari a 24 mesi, salvo nei casi in cui la nave sia destinata ad attività commerciale ovvero a committente extra-comunitario, nei quali casi non è infrequente una limitazione della durata della garanzia a 12 mesi. È consigliabile prevedere un periodo aggiuntivo di almeno 12 mesi per le parti oggetto di riparazione o sostituzione in garanzia. La garanzia copre sempre e comunque le parti dell'opera e le lavorazioni realizzate direttamente dal costruttore, mentre per ciò *(segue)*



che riguarda i macchinari, le attrezzature e gli equipaggiamenti prodotti da ditte terze e coperti da garanzia diretta fornita dai rispettivi fornitori, si ricorre a due alternative. Nel primo caso la garanzia del costruttore coprirà anche i suddetti macchinari, attrezzature ed equipaggiamenti, sicché il committente si rivolgerà sempre e comunque al costruttore per qualsiasi difetto e vizio, restando quindi onere del costruttore attivare a sua volta la garanzia del produttore. Nel secondo caso, la garanzia del costruttore non coprirà i suddetti macchinari, attrezzature ed equipaggiamenti, ma il costruttore cederà al committente le garanzie dirette rilasciate dai relativi produttori, nel qual caso sarà onere del committente attivare tali garanzie. La garanzia comprende sempre il costo del materiale e della manodopera necessari per la eliminazione dei difetti, mentre non comprende il costo di trasferimento dell'unità verso il cantiere del costruttore ovvero, se tale trasferimento non è possibile o è eccessivamente costoso, non comprende il costo di trasferimento, vitto ed alloggio del personale del costruttore. **La garanzia non copre mai i danni indiretti**, ossia quei danni che il committente possa subire per effetto del manifestarsi del difetto o vizio, quali, a titolo esemplificativo, perdita di noleggio, perdita d'uso, costi per l'equipaggio, costi di esercizio, spese peritali e legali, spese di viaggio, costi di ormeggio, rimorchio, soccorso in mare o recupero, oneri finanziari e di manutenzione, deprezzamenti, perdite di valore, costi per carburante ed olio lubrificante.

### Le controversie

Un buon contratto di costruzione di nave non può non disciplinare l'evenienza che, in fase di costruzione o successivamente alla consegna, insorgano contestazioni tra costruttore e committente e le modalità di risoluzione di tali eventuali controversie. Le contestazioni possono avere natura pura-

mente tecnica, quando riguardano l'opera in sé, ovvero natura puramente legale, quando riguardano l'osservanza delle norme contrattuali. Disciplinare contrattualmente la fase patologica del rapporto contrattuale significa spesso consentire la risoluzione veloce ed efficace delle controversie senza pregiudicare in via definitiva ed irrimediabile il rapporto stesso, ovvero bloccare sine die i lavori di costruzione. Per questa ragione è buona norma quella di prevedere un meccanismo di risoluzione delle controversie di natura tecnica che si verifichino nel corso della costruzione, consistente nel rimettere la decisione delle stesse ad un surveyor indipendente nominato dalle parti ovvero dalla società di classifica, che agirà quale perito tecnico e la cui decisione - da pronunciarsi entro un termine prestabilito - sarà vincolante tra le parti. Per le controversie di natura prettamente legale le parti possono, invece, scegliere se rimetterle all'autorità giudiziaria ordinaria, magari eleggendo un foro esclusivo per la risoluzione delle stesse, ovvero deferirle in arbitrato. La prima soluzione, se comporta evidentemente minori costi per la parte che agisce in giudizio nei confronti dell'altra, presenta però lo svantaggio di una tempistica estremamente lunga, data la notoria lentezza della giustizia italiana, ed il limite rappresentato dal fatto che non esistono, se non in pochissimi tribunali italiani, giudici specializzati in materia di appalti di costruzione di navi. Il ricorso all'arbitrato, d'altro canto, è certamente più oneroso dal punto di vista economico, ma consente di giungere in tempi rapidi ad una soluzione efficace della controversia grazie all'intervento di arbitri nominati dalle parti ed esperti della materia.

### Questioni IVA connesse alla costruzione dello yacht

Il cantiere costruttore, ove residente in Italia ed agendo sempre nell'esercizio di un'impresa, è soggetto d'imposta ai fini IVA ed è quindi obbligato all'osservanza di tutte le disposizioni dell'IVA Italiana con conseguente assoggettamento ad IVA nell'aliquota di legge (attualmente il 22%) del prezzo della

nave. Poiché, come abbiamo visto nei numeri precedenti, il prezzo della nave oggetto di costruzione viene dal committente pagato mediante acconti corrispondenti a stati di avanzamento della costruzione, **l'IVA sarà applicata dal costruttore e**

**versata dal committente su ciascun acconto dovuto sino alla consegna della nave.** La detraibilità dell'IVA sull'acquisto da parte del committente è ammessa solo se l'unità da diporto è stata acquistata da un imprenditore o come bene di commercio, o come bene strumentale nell'attività propria dell'impresa. La detrazione dell'IVA è ad esempio ammessa per gli imprenditori che fanno commercio delle stesse, ovvero che le adibiscono ad un'attività di noleggio o di locazione, ovvero che le utilizzano per l'insegnamento professionale della navigazione o come unità di appoggio per centri d'immersione (a meno che non ne venga fatto un uso personale). La detrazione non è mai ammessa per i privati e per gli enti non commerciali, nonché per gli imprenditori che adibiscono l'unità ad uso personale. ■



L'avvocato Federico Santini è partner dello Studio Legale Internazionale d'Ippolito di Roma. È specializzato in diritto internazionale ed in diritto marittimo, ha una consolidata esperienza nel settore dello yachting, con particolare riguardo a transazioni relative a super yacht, nuove costruzioni navali, finanziamento per la costruzione di navi, registrazione di yacht, arbitrati internazionali, questioni assicurative e fiscali connesse. È membro dell'Associazione Italiana di Diritto Marittimo ed è consulente di primari studi legali, di istituzioni ed associazioni internazionali nel settore dello yachting.