

IL DEBITORE, LA NAVE ED IL SEQUESTRO.
DALLA CONVENZIONE DEL 1952 ALLA CONVENZIONE DEL 1999

FRANCESCO SICCARDI*

SOMMARIO: I. CONVENZIONE DEL 1952. – 1. Il tema dell'indagine. – 2. La regola generale. – 3. Le "sister ships". – 4. L'art. 3.4. – 5. L'art. 3.4 nella dottrina. – 6. L'art. 3.4 nella giurisprudenza. – 7. Le difficoltà applicative della norma. – 8. Spunti di riflessione. – II. CONVENZIONE DEL 1999. – 1. Premessa. – 2. La regola generale. – 3. Le "sister ships". – 4. Il nuovo art. 3.3. – 5. Rilievi conclusivi.

I. CONVENZIONE DEL 1952

1. *Il tema dell'indagine*

Allorché il Legislatore internazionale si accinse a valutare entro quali limiti e secondo quali parametri dovesse consentirsi il sequestro di nave, uno dei temi subito apparsi più controversi fu quello dell'aspetto soggettivo passivo, ovvero se il sequestro possa essere consentito comunque allorché il debito sia contratto sulla nave indipendentemente dal soggetto cui il debito fa capo.

La difficoltà del quesito dipendeva e dipende dal fatto che la proprietà e l'utilizzo della nave comportano che siano molti i soggetti che contraggano obbligazioni alla nave facenti riferimento.

È ovvio, infatti, che il proprietario della nave possa assumere le più varie obbligazioni in esito alla stessa, ma ciò è vero anche per molti altri soggetti se l'impiego non avviene ad opera del proprietario come nel caso in cui altri esercitino l'impresa di navigazione attraverso lo strumento della locazione (a scafo nudo) e/o l'impresa di trasporto mediante contratto di noleggio a tempo o a viaggio.

Per meglio rendersene conto del resto, basta guardare all'elenco di crediti marittimi, cioè dei crediti per cui il sequestro è consentito: a titolo di mero esempio si può osservare che i crediti di cui alle lettere a) b) e c), faranno capo all'Armatore (e quindi non necessariamente al *registered owner*), quelli sub f) al vettore (e dunque non necessariamente all'Armatore) quelli sub k) possono riferirsi ad un noleggiatore a tempo.

Addirittura, com'è stato osservato¹ il *maritime claim* può fare capo a figure an-

* Avvocato in Genova.

¹ F. BERLINGIERI, *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo e il codice della navigazione*, Giuffrè, Milano 2009, pag. 839.

cora diverse di operatori marittimi: si cita il caso del proprietario di merci pericolose, quello del costruttore e persino di un raccomandatario marittimo.

Del resto i debiti relativi alla nave possono contrarsi fin dalla sua costruzione (v. art. 1 lett. l) e accompagnarla fino alla sua perdita (si pensi ad un debito sorgente da obbligo di rimozione).

Il quesito posto al Legislatore internazionale era dunque quello di determinare se e in quali casi il diritto di sequestro dovesse incontrare limiti in ragione della titolarità del debito quesito tanto più difficile considerando che si scontravano come è avvenuto già in altre occasioni, due sistemi giuridici fra loro in ciò contrapposti: da un lato l'*actio in rem* della *common law*; dall'altro il sequestro come mezzo di tutela cautelare della *civil law*.

Il primo consente, relativamente a certi crediti, il perseguimento del credito sulla nave a prescindere dal soggetto debitore; il secondo invece consente il fermo della nave quale parte del patrimonio del debitore, salve le limitate ipotesi in cui l'espropriazione (come atto conclusivo della tutela creditoria) può estendersi ai beni di un terzo (art. 2912, 2° co. cod. civ.).

2. *La regola generale*

I redattori hanno affrontato il problema nell'art. 3 e nell'art. 9.

2.1. Il primo enuncia la regola generale in virtù della quale è possibile effettuare il sequestro della "particular ship in respect of which the maritime claim arose" o ancora "any other ship which is owned by the person who was, at the time when the maritime claim arose, the owner of the particular ship ...".

È evidente dal suo tenore complessivo che la norma presuppone la situazione più lineare: quella in cui il debito è contratto dal proprietario della nave e prevede, secondo le regole, a noi note, della responsabilità patrimoniale (art. 2740 cod. civ.), che anche le altre navi di proprietà del debitore siano sequestrabili.

Va notato, peraltro, che l'articolo si apre con la dizione "*subject to the provisions of para 4 of this article*" proprio perché – come si vedrà – in quel paragrafo si prevede il sequestro della nave anche nel caso di disgiunzione fra proprietà e titolarità del debito.

Va ancora osservato che nel paragrafo di apertura è fatta anche riserva di quanto dispone l'art. 10² e cioè della norma che afferma che la Convenzione non crea "a right of action which would not arise under the law applied by the Court ..", né "any maritime liens which do not exist under such law or under the Convention on Maritime Mortgages and Liens".

Questa previsione è anch'essa da collegarsi all'eccezione alla regola generale prevista dall'art. 3.4.

2.2. In relazione a quanto dispone il 1° comma dell'art. 3 v'è da domandarsi se la

² In realtà un refuso frutto della rinumerazione finale del testo convenzionale, essendo il riferimento palesemente fatto all'art. 9.

“*particular ship*” sia sempre sequestrabile in odio al debitore anche se essa è stata venduta.

Poiché l’art. 9 – come si è appena visto – stabilisce che la Convenzione non crea alcun diritto di seguito né alcun *lien*, che non sia riconosciuto dalla Convenzione 1926 o dalla *lex fori*, la risposta da darsi è negativa³.

Se si opinasse il contrario si arriverebbe all’assurdo di consentire il sequestro per un *maritime claim* che non sia assistito da privilegio anche dopo che sia scaduto il termine di perenzione che lo colpisce e quindi di conferire al *maritime claim* un trattamento di favore rispetto ai crediti muniti di privilegio.

Non manca chi ha affermato il contrario⁴, ma in contrasto con altre sentenze che hanno invece fatto riferimento all’art. 9 per escluderlo⁵.

3. Le “*sister ships*”

Il secondo aspetto da considerare è quello delle *sister ships*.

Il diritto del creditore di sequestrare le *sister ships* è sancito dall’art. 3.1 ed indirettamente ribadito dall’art. 3.4.

3.1. Il primo prevede che un creditore può sequestrare oltre alla *particular ship* “qualsiasi altra nave di proprietà della stessa persona che nel momento in cui il credito marittimo è sorto, era proprietaria della nave in relazione alla quale il credito è sorto...”⁶.

Come è stato osservato⁷ mentre l’estensione del diritto di sequestro a *sister ships* è principio generale negli ordinamenti di *civil law* essa non è prevista nell’*actio in rem*, questa previsione è considerata esser parte di una soluzione di compromesso fra *civil* e *common law countries*, in corrispettivo della regola dell’art. 3.4.

In sostanza, così come viene consentito di estendere l’*arrest* ad altre navi rispetto a quella verso la quale è esercitabile l’*actio in rem*, si consente di estendere la tutela del creditore anche su beni non in proprietà del debitore.

Tuttavia si precisa, nell’art. 3.1, che è sequestrabile la nave in proprietà (all’atto del sequestro) di colui che era proprietario della nave particolare al momento dell’insorgenza del credito, per evitare che navi del debitore all’atto dell’insorgenza del credito che siano state vendute a terzi possano essere oggetto di sequestro; per converso la nave che non era del debitore in quel momento, ma è divenuta tale succes-

³ Sul punto, da noi, si vedano gli artt. 2906, 2913 e 2914 cod. civ.

⁴ App. Douai 12 settembre 1996, *IMS c. Likeo Maritime Co. Ltd. e Horizon Steamship Ltd.*, in questa *Rivista*, 1997, 847; Trib. Bari 12 settembre 1996, *Shipoil S.A., ivi*, 1998, 172.

⁵ App. Aix-en-Provence 31 luglio 1996, *Sallyview Estates Ltd. c. S.A. Enjoy*, in questa *Rivista*, 1997, 524, ed altre.

⁶ Esclusione fatta per i crediti relativi alla proprietà, comproprietà o possesso e ai crediti garantiti da ipoteca, in quanto tali crediti possono esser fatti valere sulla nave interessata o gravata.

⁷ TASSINARI, *La sequestrabilità della nave di proprietà di soggetto diverso dal debitore del credito marittimo*, in questa *Rivista*, 2011, pag. 969 ss. in particolare pag. 977.

sivamente è sequestrabile, poiché il debitore risponde con tutti i suoi beni presenti e futuri.

La possibilità di sequestrare *sister ships* è ribadita dall'art. 3.4 che stabilisce che, nel caso di debito facente capo al conduttore a scafo nudo, possano sequestrarsi oltre alla *particular ship* le altre navi in proprietà del conduttore/debitore, ma non altre navi in proprietà del proprietario della *particular ship*, perché queste non sono di proprietà del debitore.

3.2. Il punto controverso a proposito di *sister ships* è che cosa debba intendersi con tale dizione.

In realtà il dibattito non sorge dal testo convenzionale che, sul punto, è estremamente chiaro: la proprietà deve essere in capo al debitore cui devono appartenere tutte le "shares"⁸.

Nonostante la chiarezza del dettato normativo, però, si è da tempo discussa, ed è stata posta ai giudici la questione, se navi formalmente di proprietà di altro soggetto fisico o giuridico, ma sostanzialmente facenti capo al medesimo centro di interesse cui appartiene la nave rispetto alla quale è stato contratto il debito, siano sequestrabili.

Il problema è legato al ben noto fenomeno del ricorso alla tecnica delle *one ship companies* da parte di gruppi armatoriali, a sua volta generato da motivazioni di ordine vario e non sempre legittimo (fiscali, limitazione della responsabilità, minor rigore normativo).

Come è noto non vi è una visione condivisa del problema e, a livello giurisprudenziale, si sono contrapposte soluzioni più liberali (come in Francia o Sud Africa) ad altre più rigorose (come in Olanda e Norvegia).

Per poter individuare il c.d. *beneficial owner* facendo coincidere in capo ad un solo soggetto la proprietà effettiva sia della *particular ship*, sia di quella che in gergo è chiamata *associated ship* occorre sollevare il velo societario (*piercing the corporate veil*) e determinare i criteri in virtù dei quali possa concludersi che un unico centro di interesse economico si mascheri dietro tale velo.

Tali criteri sono enumerati nella giurisprudenza e vanno dalla sussistenza o meno di una vera struttura societaria a quella di un capitale non meramente teorico, dalla coincidenza nelle due strutture degli organi di governo, a quella delle sedi, alla dipendenza sotto vari profili dell'una Società dall'altra dominante ecc.⁹

Posto che la riferibilità dell'interesse di soggetti giuridici diversi ad un solo autonomo centro non è di per sè automaticamente indice di illiceità (o quantomeno

⁸ È stato precisato (BERLINGIERI, *Le convenzioni internazionali*, cit. pag. 818) che la regola non consente di sequestrare la nave di proprietà di A, B e C per un debito sorto sulla nave di A e B, ma che è sequestrabile la nave di A e B per un debito sorto sulla nave di A, B e C perché tale nave è interamente di proprietà di (alcuni) dei debitori.

⁹ È citata in particolare una giurisprudenza del Second Circuit della Corte of Appeal statunitense (cfr. rife. in BERLINGIERI, *Le convenzioni internazionali*, cit. pag. 829-830).

non lo è sotto tutti i possibili profili)¹⁰ occorre domandarsi se la struttura sia stata attuata nel perseguimento di un fine illecito cioè, quello della frode ai creditori e caratterizzato dalla sua patente fittizietà¹¹.

4. *L'art. 3.4*

Il vero nodo irrisolto che la Convenzione 1952 presenta sul tema debitore/nave/sequestro è quello dell'art. 3.4.

Questo paragrafo è a sua volta diviso in due sottoparagrafi.

4.1. Il testo del primo è chiaro: se la *particular ship* è oggetto di locazione a scafo nudo ed il debito è contratto dal conduttore, essa può essere sequestrata, così come possono esserlo le altre navi di proprietà del debitore.

Questa disposizione ha (come si è visto) una sua ragione pratica: quando la nave è locata a scafo nudo il conduttore ne diviene l'Armatore ed esercitando l'impresa armatoriale è colui che ben più del *registered owner* contrae debiti in relazione alla nave: basta consultare il Formulario *Barecon* 2001 per rendersi conto che è il *bare boat charterer* ad avere l'intera gestione della nave¹².

Tuttavia la regola, per quanto chiaramente delineata, esprime un principio che va contro quello generale secondo cui il terzo, cioè il proprietario della nave, non risponde del debito altrui: il problema quindi si sostanzia nello stabilire se con il consentire il sequestro si sia voluto anche estendere la regola della espropriabilità del bene del terzo (secondo la previsione dell'art. 2912, 2° co. cod. civ.) anche al caso in oggetto, oppure limitare la tutela alla sola fase cautelare, ma con il rischio di rendere inutile il mezzo conferito perché un sequestro fine a stesso non può portare a nulla.

4.2. Il problema si fa ancor più acuto con la previsione del secondo comma del paragrafo 3.4, il quale estende la regola sancita nella prima parte a tutti i casi in cui l'obbligazione sorgente dal credito marittimo faccia capo a soggetti diversi dal proprietario della nave.

Questa estensione del principio della sequestrabilità della nave di proprietà aliena rispetto al debitore è peraltro meno giustificata nella pratica, sebbene, come già ricordato, si diano casi in cui il noleggiatore contragga un debito marittimo (tipicamente il bunker), come si può anche ipotizzare il caso del gestore che operi senza spendita del nome del mandante o altri casi.

¹⁰ In Norvegia si è affermato che in caso di *single ship companies* non sia possibile far ricorso al criterio della *sister ship*.

¹¹ Fra i casi recenti nel Regno Unito nel senso del testo: *Kensington International Limited v. Congo* [2005] EWHC 2684; si veda anche Audiencia Provincial de Barcelona 24 maggio 2022, in questa *Rivista*, 2004, 283; Trib. Bari 19 luglio 2002, *Morfimare S.r.l. c. Poseidon Lines Shipping e Bellatrix Shipping Company*, *ivi*, 2004, 1424.

¹² Clausola 10 "During the Charter Period the vessel shall be in the full possession and at the absolute disposal for all purposes of the Charterers and under their complete control in every respect". In sostanza al proprietario rimangono i soli oneri finanziari gravanti la nave.

5. *L'art. 3.4 nella dottrina*

Il paragrafo 3.4 di Bruxelles 1952 è stato analizzato se non “psicanalizzato” forse più di qualsiasi altra norma convenzionale in Italia ed all'estero ed i contributi di dottrina sono numerosi e approfonditi così come copiosa e contraddittoria è la giurisprudenza.

5.1. A bene vedere l'equivoca disposizione trova ragione nel fatto che la Convenzione ha cercato di accomunare sotto lo stesso tetto due istituti fra loro ben distinti: da un lato l'“*arrest*” cioè l'atto con cui si inizia l'“*actio in rem*” per i crediti assistiti da *lien* sulla nave, e che, come già rilevato, non può che concernere quella nave; dall'altro l'istituto del sequestro conservativo (“*saisie conservatoire*”) che è mezzo di tutela cautelare che può colpire tanto la nave su cui “grava” il debito anche se non è relativo a credito munito di privilegio, quanto ogni altra nave o bene del debitore.

Su questa distinzione o per il vero equivoco si fronteggiano due tesi:

a) v'è chi ritiene che l'art. 3.4 vada interpretato per ciò che dice e cioè che la *particular ship* può essere sequestrata per debiti del conduttore/noleggiate (ed altri);

b) v'è chi propone una lettura sistematica del testo, in particolare coniugando l'art. 3.4 con l'art. 9, per propugnare la tesi che il sequestro è ammissibile se il credito sia munito di privilegio, o se possa essere fatto valere esecutivamente sulla nave sequestrata.

5.2. Fra i fautori della prima tesi va dato atto della posizione di Righetti secondo cui la Convenzione di Bruxelles avrebbe in pratica utilizzato l'istituto dell'*arrest* di diritto anglosassone quale mezzo per immobilizzare le navi fino alla prestazione di garanzie per la loro liberazione, con ciò attuando il risultato pratico di estendere ai Paesi firmatari l'esercizio del rimedio dell'*actio in rem in Admiralty* in tutti i casi in cui l'ordinamento britannico lo ammetteva a quel tempo, e cioè, anche per tutelare crediti non assistiti da *maritime lien* sulla nave¹³. Questa tesi è sposata anche da altri¹⁴.

Di questo medesimo avviso si era professato F. Berlingieri¹⁵, ma il preclaro autore poi ha cambiato opinione.

¹³ RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, IV, Giuffrè, Milano 1997 pag. 451 e ss.

¹⁴ LOPEZ DE GONZALO, *Sequestro di nave e giurisdizione italiana*, in questa *Rivista*, 1982, pag. 577; *Indicazioni della giurisprudenza francese in relazione alla Convenzione di Bruxelles 1952 sul sequestro di navi*, in questa *Rivista*, 1981, pag. 87; MORDIGLIA, *La Convenzione di Bruxelles 10 maggio 1952 sul sequestro conservativo di navi e la sua recente entrata in vigore in Italia*, in questa *Rivista*, 1981, pag. 136; ORIONE, *Ancora qualche breve cenno sugli effetti dell'art. 3 § 4 della Convenzione di Bruxelles del 1952 sul sequestro conservativo di navi marittime*, in nota a United States District Court Eastern District of Louisiana 14 aprile 1992, *Agenzia Marittima Saidelli e Trader S.a.S. c. m/n "Dexterity"*, in questa *Rivista*, 1994, 1197 e ss.; si veda anche Id., *Breve rassegna di orientamenti giurisprudenziali sul alcuni aspetti del sequestro conservativo di nave*, in nota a Trib. Messina 11 marzo 1995, *ordinanza Smeb c. Black Sea Shipping Co. – Blasco*, in questa *Rivista*, 1995, in particolare pag. 1084-1085.

¹⁵ *Ratifica delle Convenzione di Bruxelles 10 maggio 1952 in tema di competenza civile e penale in caso di urto e in tema di sequestro conservativo di navi*, in questa *Rivista*, 1978, pag. 153-154.

Va nella stessa direzione G. Tassinari, l'autore di un prezioso ed informato compendio delle posizioni dottrinali e giurisprudenziali contrapposte¹⁶, che gli ha offerto l'opportunità di un confronto fra le motivazioni pro e contro e lo ha condotto ad una soluzione in favore anche Egli della prima tesi, basata sul rilievo che il legislatore internazionale ha inteso creare con l'"*arrest*": una semplice immobilizzazione della nave, del tutto svincolata dalla fase esecutiva – meramente eventuale – che negli ordinamenti interni segue quella cautelare, che rappresenterebbe un istituto di diritto processuale speciale, con peculiare finalità rispetto all'istituto del sequestro conservativo e che non postula la necessità di operare un coordinamento tra l'*arrest* e la successiva fase esecutiva come altri ha ritenuto.

5.3. L'analisi più approfondita e appassionata è stata condotta da F. Berlingieri che, mutando il suo originario avviso, ha sposato la tesi restrittiva in vari suoi scritti e monografie¹⁷.

L'autore ritiene che la norma debba interpretarsi in un'ottica meramente processuale: il riconoscimento della possibilità di sequestrare la nave non implica il diritto di eseguire il sequestro di nave non di proprietà del debitore se non allorché in base alla *lex fori* il credito può essere realizzato mediante l'espropriazione forzata della nave.

Si dovrebbe quindi tenere conto dello scopo della norma e dell'art. 9 e considerare implicita in esso la condizione che il credito garantito deve essere assistito da privilegio sulla nave¹⁸.

6. *L'art. 3.4 nella giurisprudenza*

Anche la giurisprudenza si è divisa e numerose sono state le sentenze di segno opposto, persino nell'ambito dello stesso circondario, come Ravenna, ed altri fori, dove si è dapprima ammesso e poi negato il diritto al sequestro in base all'art. 3.4, nel periodo che va dai primi '90 agli anni 2000¹⁹.

La tesi che si contrappone a quella testè citata di F. Berlingieri può essere rinvenuta in vari provvedimenti: così motiva un'ordinanza del Tribunale di Bari²⁰ definendo il "*maritime claim* quale credito rinveniente da una precisa tipologia di causa ..." una "categoria distinta dal privilegio in senso tecnico anche se prossima al privilegio ordinario speciale in considerazione della sua efficacia reale (opponibilità al

¹⁶ TASSINARI, *La sequestrabilità della nave di proprietà di soggetto diverso dal debitore del credito marittimo nel sistema della Convenzione di Bruxelles del 10 maggio 1952 sul sequestro conservativo di navi*, in questa *Rivista*, 2001, pag. 969 e seg. che contiene un'accurata analisi delle posizioni dottrinarie e giurisprudenziali nonché un apprezzabile esegesi della norma.

¹⁷ Da ultimo *Le convenzioni internazionali*, cit. ma vedasi anche *Arrest of Ships*, Londra 2000³, pag. 315 e ss. ed altre opere.

¹⁸ BERLINGIERI, *Ratifica delle convenzioni*, cit.

¹⁹ Si veda per un compendio G. TASSINARI, loc. op. cit.

²⁰ Trib. Bari 26 novembre 1996, *Les Abeilles Boulogne S.A. e Associazione Piloti Boulogne-sur-Mer c. Medimare S.r.l. e International Traders Ferry*, in questa *Rivista*, 1998, 1218.

proprietario della nave, anche se questi sia del tutto estraneo ai crediti oggetto di privilegi).”

Un diritto peculiare cui è collegato un particolare strumento di tutela di natura processuale l’“*arrest*” finalizzato all’immobilizzazione o “blocco materiale ed alla custodia della nave” a prescindere da ogni possibile implicazione della fase esecutiva successiva al sequestro. Il Tribunale di Bari ha poi vagliato l’interpretazione dell’art. 9 per escluderne l’applicabilità in quanto “Nel sistema normativo della Convenzione l’art. 9 non ha una autonoma portata precettiva, ma costituisce interpretazione autentica delle previsioni della Convenzione medesima”, ed affermare che “l’esperibilità del rimedio dell’*arrest* comporterebbe l’applicazione della sola Convenzione e precluderebbe ogni rilevanza della legge nazionale concernente i privilegi”.

Il trend è continuato anche in epoca recente con sentenze che hanno ammesso o negato²¹ il diritto di sequestro di nave non in proprietà del debitore.

Fra i più recenti contributi vanno segnalati due provvedimenti di segno opposto.

Da un lato l’ordinanza del Tribunale di Genova del 19 ottobre 2010²² che, con ampia motivazione, sposa la tesi del Tribunale di Bari aggiungendovi il rilievo che non rileva ai fini della sequestrabilità il fatto che al momento del sequestro la nave sia o meno ancora utilizzata dal debitore.

In una nota alla sentenza Berlingieri²³ ribadisce la sua tesi osservando fra l’altro che è proprio nell’art. 9 che si trova la chiave per l’interpretazione dell’art. 3.4: il presupposto della sequestrabilità di nave di proprietà aliena è che il creditore, in base alla legge del luogo in cui il sequestro è eseguito, possa realizzare il suo credito sulla nave.

L’autore conclude affermando che il sequestro di una nave a garanzia di un credito nei confronti del conduttore o del noleggiatore non dovrebbe essere concesso.

In senso opposto al Tribunale genovese si è pronunziato il Tribunale di Trieste con recente sentenza²⁴ nella quale ha rilevato che il sequestro della nave era avvenu-

²¹ In favore: Trib. Livorno 25 ottobre 2010, inedita; Trib. Napoli 28 marzo 2006, *Lady Haya Ltd. c. Sete Yacht Management S.A.*, in questa *Rivista*, 2008, 979; Trib. Genova 2 novembre 2005, *ABG di Giorgio Giadrossi c. Omur Denizelik ve Petrol Urunleri Sanaji ve Ticaret A.S.*, in questa *Rivista*, 2007, 228; Trib. Genova 26 marzo 2003, *Incat Chartering Pty Ltd. c. Nortoil and Shipping LLC*, in questa *Rivista*, 2004, 1486; Trib. Genova 13 gennaio 2003, *Nortoil and Shipping LLC c. Incat Chartering Pty Ltd.*, in questa *Rivista*, 2004, 1482; Trib. Ravenna 24 ottobre 2006, *Krimtransgaz Shipping Co. Ltd. c. Orenburggazprommortrans*, in questa *Rivista*, 2007, 520; Trib. Genova 4 ottobre 2002, *Nortoil and Shipping LLC*, in questa *Rivista*, 2004, 1463; contro: Trib. Ravenna 4 agosto 2001, *Aagaarg Euro Oil c. Sea Frantic Co. Ltd.*, in *Dir. trasp.*, 2003, 267; Trib. Ravenna 23 marzo 2000, *Jakil S.p.a. c. International Transportation Co. Ltd.*, in questa *Rivista*, 2002, 1372.

²² Nel caso *Alpha Trading c. Venezia Shipping B.V.*, in questa *Rivista*, 2011, 222.

²³ F. BERLINGIERI, *Quale è l’utilità per il creditore del conduttore a scafo nudo o del noleggiatore a tempo (o anche a viaggio) del sequestro della nave se il suo credito non è privilegiato?*, nota a Trib. di Genova 2010, cit., in questa *Rivista*, 2011, 222.

²⁴ Trib. Trieste 16 novembre 2010, *Giuliana Bunkeraggi S.p.a. c. Maxima S.r.l. e Onur Denizcilik ve Petrol Ununleri*, in questa *Rivista*, 2011, 972.

to per il mancato pagamento di una fornitura di bunker fatta per conto del noleggiatore a tempo e ha poi accertato che né per la Convenzione del 1926, né per la legge nazionale applicabile al caso, il credito godeva di privilegio, da ciò il Tribunale ha tratto la conclusione che il sequestro non potesse convertirsi in pignoramento e ha ordinato la restituzione del deposito.

7. *Le difficoltà applicative della norma*

Questo insoddisfacente stato di cose dà luogo a talora gravi difficoltà pratiche come sanno bene da un lato armatori/proprietari e dall'altro fornitori di bunker. Se il sequestro è concesso e viene offerta una fidejussione bancaria nella quale l'*undertaking* del fidejussore è subordinato ad una pronuncia di merito che sancisca la responsabilità del soggetto per conto del quale la garanzia è prestata (cioè il proprietario) e non anche del debitore, sorge il problema se tale garanzia, che l'istante ovviamente in prima istanza rifiuta, possa essere giudicata "*sufficienti*" ("*suffisante*") ad opera del giudicante che deve determinarne la "*natura*" e l'"*ammontare*".

Anche se "*natura*" è un termine ambiguo, spetterà al giudice adito stabilire se una garanzia così formulata consenta il rilascio della nave.

L'alternativa, per quanto assai più onerosa, utilizzata è quella della cauzione prevista dall'art. 684 c.p.c.; depositando, infatti, una somma di denaro si sostituisce al bene nave un'altra utilità senza uopo di dover qualificare i limiti di rispondenza come avviene in caso di fidejussione.

Il deposito di cauzione ha quindi l'effetto di spostare il problema alla fase successiva, allorché con la sentenza di merito il sequestro si converte in pignoramento.

Nel già citato caso genovese, a seguito dell'ordinanza sopra accennata²⁵ è stata emessa sentenza nella quale il Tribunale ha stabilito che sia aggredibile la cauzione versata dal proprietario per liberare la nave sequestrata per un debito di bunker contratto dal noleggiatore.

Il Giudice ha osservato incidentalmente che la norma dell'art. 2910 cod. civ. "seppur sempre esaminata nei commenti giurisprudenziali alla luce dei diritti reali di garanzia tipici come il pegno e l'ipoteca, opportunamente parla genericamente di "beni vincolati a garanzia del credito", con una dizione che è quindi agevolmente estensibile ai casi in cui "il vincolo" per beni particolari discenda da fonti non codicistiche, come può essere la Convenzione del 1952".

Afferma il Tribunale: "alla luce delle motivazioni sviluppate nella sede cautelare e nella misura in cui sceglie un'opzione interpretativa che non confonde la possibilità di "arresto e rilascio" della nave con il presupposto dell'assoggettabilità ad espropriazione del natante stesso, condizionando il primo al secondo, si deve piuttosto ritenere che il sistema convenzionale del 1952 ponga le garanzie date dagli armatori/proprietari delle navi "arrestate" ai titolari dei crediti marittimi per il relativo rilascio dei beni in una posizione particolare che sottrae le garanzie ricevute alle

²⁵ V. nota 22.

normali forme esecutive, perché si tratta di garanzie funzionali esclusivamente al soddisfacimento dei particolari creditori contemplati dalla Convenzione di Bruxelles. Come dire: è vero che la Convenzione si preoccupa di non creare nuovi privilegi, che non siano quelli derivanti dalle norme vigenti (v. art. 9); ma è anche vero che nel momento in cui crea una “corsia dedicata” per il soddisfacimento del credito marittimo che passa attraverso l’“arresto” della nave e che cessa con il rilascio di adeguate garanzie (artt. 3.3, 5.1), la fonte convenzionale vuol anche evidentemente realizzare un percorso solutorio esclusivo in favore di questa particolare gamma di creditori; quanto meno, in riferimento alle garanzie ottenute ed a prescindere dall’effettiva “vendibilità” della nave con le usuali procedure espropriative”.

8. *Spunti di riflessione*

Il contrasto di opinioni e di decisioni sul punto testimonia la difficoltà di lettura di una norma il cui testo – comunque lo si voglia interpretare – non è chiaro.

Del resto anche l’esame dei lavori preparatori non consente di dirimere in un senso o nell’altro i dubbi che essa solleva²⁶.

Non resta dunque che prendere atto dell’incertezza e sottoporre al lettore alcuni spunti di riflessione.

8.1. Il primo è certamente il criterio dell’interpretazione letterale del testo.

Sotto questo primo profilo va ammesso che la norma sembra essere assai chiara, ma il risultato che così si attinge è immediatamente posto in dubbio da una lettura sistematica del testo convenzionale ed in particolare dal combinato disposto dell’art. 3 e dell’art. 9, il quale ultimo, disponendo che la Convenzione non crea privilegi, sembra voler ribadire il principio secondo il quale non è aggredibile il bene di chi non è debitore.

Ai fini di una corretta interpretazione del testo occorre d’altro canto riferirsi alla Convenzione di Vienna del 1969 sull’interpretazione dei Trattati che stabilisce all’art. 31: “Un trattato deve essere interpretato in buona fede seguendo il senso ordinario da attribuire ai termini del trattato nel loro contesto ed alla luce del suo oggetto e del suo scopo ... un termine verrà inteso in un senso particolare se risulta che tale era l’intenzione delle parti”.

Si può ritenere che il senso ordinario delle parole consenta una interpretazione diversa da ciò che dice il primo paragrafo dell’art. 3.4?

Se il senso ordinario va collegato all’oggetto del trattato (il sequestro di nave) e al suo scopo (la tutela del creditore marittimo), è consentita una lettura diversa da quella letterale?

Esaminando più d’appresso lo scopo della Convenzione non pare possa dubitarsi del fatto che essa è stata concepita come strumento di tutela del creditore marittimo, cioè del titolare del *maritime claim*, come dice espressamente il suo articolo

²⁶ Vedasi F. BERLINGIERI, *Le convenzioni internazionali*, cit. pag. 839 e segg.

2, disponendo che la nave può essere sequestrata “*in respect of any maritime claim, but in respect of no other claim*”.

In contesto internazionale i titolari di crediti non marittimi non possono sequestrare la nave, fatto salvo il caso in cui ciò sia consentito dalla *lex fori* ed alle relative condizioni.

In realtà – come è stato osservato – ciò comporta che si sono ridotte le ragioni di credito per le quali è consentito far ricorso al sequestro.

Quindi al creditore marittimo la Convenzione vuole dare qualcosa di più e non di meno.

Questo *quid* è soltanto rappresentato dall’individuazione di una categoria di crediti favorita rispetto ad altri o deve ritenersi estesa al diritto di soddisfare il credito quale che sia il proprietario del bene aggredito?

8.2. Per tentare di rispondere a questa domanda va osservato che nell’ottica nostrana ed in quello dei paesi di *civil law* in generale il sequestro (*saisie conservatoire*), che non ha un equivalente anglosassone²⁷, è una misura cautelare, cioè strumentale rispetto all’obiettivo finale di consentire al creditore il recupero del suo credito.

In altre parole il sequestro non ha finalità satisfattiva ma è inteso a realizzare la prima fase di un processo che porterà alla realizzazione del credito sulla nave²⁸.

Peraltro la Convenzione non regola tale parte del processo poiché si limita alla fase cautelare: può essere ciò indizio della volontà di creare una speciale figura di tutela? In altre parole la Convenzione crea accanto al sequestro l’*arrest*?

8.3. La Convenzione afferma esplicitamente (art. 5) che il sequestro può essere revocato se viene prestata idonea garanzia (“*sufficient bail or other security*”), onde, nell’intenzione del redattore, almeno, il sequestro mira ad un risultato concreto:

²⁷ Dove si utilizzano i c.d. *freezing orders* come la *Mareva injunction*.

²⁸ Cass. 15 gennaio 1965, n. 79, *Genualdi c. Radazzo*, in *Mass. giust. civ.*, 1965, 23; Cass. 16 ottobre 1968, n. 3222, *Falcone c. Disalvo*, in *Giust. it.*, 1968, 694. Il carattere strumentale del sequestro risulta ulteriormente confermato nel raffronto che, a seguito dell’ultima riforma, il legislatore ha operato fra provvedimenti cautelari anticipatori e conservativi quale il sequestro: v. art. 669 *octies* c.p.c.

Tuttavia come si è visto si sostiene che il sequestro convenzionale sia da considerarsi una figura atipica di tutela giurisdizionale. Sul punto in particolare Sergio La China che, acutamente ha visto: “Nella Convenzione del 1952 l’esempio più vistoso del distacco del sequestro conservativo dalla sua funzione strettamente ancillare e strumentale all’espropriazione forzata di quello stesso bene che esso vincola. La constatazione che l’*arrest* non dà luogo ad una forma di sequestro che raggiunga la pienezza dei suoi effetti giuridici ma, anzi si traduce in un tipo di tutela per la quale non è previsto alcun raccordo tra la fase cautelare e successivi esiti esecutivi, espropriativi, del tipo (...) della nostra conversione del sequestro conservativo in pignoramento, portano alla condivisibile considerazione che quello che qui si attiva è appunto solo un meccanismo di garanzia, e non un meccanismo esecutivo espropriativo (...) porta quale inevitabile conclusione che la convenzione ha dato vita ad un modo alquanto atipico, e dicasi pure anomalo secondo i nostri schemi, della attuazione della garanzia patrimoniale”. LA CHINA, *Sequestro ed attuazione delle garanzie sulla nave tra pluralità di procedure e pluralità di ordinamenti*, in questa *Rivista*, 1983, pag. 145 e ss.

bloccare la nave o sostituirla con uno strumento finanziario a beneficio dell'istante.

8.4. In ottica nostrana vanno poi ricordate due norme che sul piano sostanziale l'una e sul piano processuale l'altra, rendono problematica la tesi favorevole alla interpretazione letterale:

a) L'art. 2910, secondo comma cod. civ. recita testualmente: "Possono essere espropriati anche i beni di un terzo quando sono vincolati a garanzia del credito o quando sono oggetto di un atto che è stato revocato perché compiuto in pregiudizio del creditore".

Esso non sembra autorizzare interpretazioni che vadano al di là del dettato normativo²⁹ e consentire l'espropriazione di beni di proprietà aliena.

b) L'art. 683 cod. nav. che stabilisce: "Il provvedimento di autorizzazione, ad istanza del creditore, deve essere notificato al proprietario e al comandante della nave.

Esso deve essere notificato anche al proprietario non armatore, se chi agisce è creditore dell'armatore non proprietario ed è assistito da privilegio sulla nave, e al terzo proprietario se si tratta di nave o di carati di nave, gravati da privilegi navali od ipoteche".

Solo interpretando lo strumento introdotto dalla Convenzione del 1952 come una figura autonoma (ed anomala) di tutela può superarsi la barriera che queste due norme sembrano porre alla pretesa di aggredire beni altrui in assenza di garanzia reale.

II. CONVENZIONE DEL 1999

1. *Premessa*

Il legislatore del 1999 ha dovuto affrontare con la riscrittura dell'art. 3 uno dei nodi più complessi del testo precedente e lo ha fatto con una decisa scelta di campo come si vedrà tra breve, ma la nuova norma regola in modo più organico e più chiaro l'intera materia.

2. *La regola generale*

L'art. 3 ("*Exercise of right of arrest*") enumera dapprima (3.1) i casi in cui è possibile sequestrare la "*particular ship*", estende, nel secondo paragrafo (3.2), il diritto di sequestro alle *sister ships* ed infine (3.3) detta l'eccezione regolando il diritto di sequestro allorché il debito non è in capo al Proprietario della nave.

2.1. Il primo paragrafo della norma è a sua volta composto di 5 alinea:

a) il paragrafo 1(a) enuncia il principio generale: il sequestro è consentito se il

²⁹ L'individuazione dei terzi assoggettabili a espropriazione forzata è proposta da TARZIA, *Espropriazione contro il terzo proprietario*, in *Nov. digesto*, pag. 967.

debitore era il proprietario della nave nel momento in cui il credito è sorto ed è tale all'epoca in cui il sequestro è eseguito; con ciò si ribadisce che il sequestro non conferisce alcun diritto di seguito: se la nave non è più in proprietà del debitore essa non può essere sequestrata.

b) il paragrafo 1(b) riprende la regola enunziata nella prima parte dell'art. 3.4 della Convenzione 1952, consentendo il sequestro della *particular ship* se debitore è il conduttore a scafo nudo all'atto dell'insorgenza del *maritime claim*, e tale soggetto è conduttore o proprietario della nave all'epoca in cui il sequestro è eseguito.

In principio questo paragrafo sembra sposare la tesi, vigente sotto il vecchio regime, della sequestrabilità della nave per debiti contratti da chi non ne è il proprietario; in realtà la portata della norma è grandemente limitata dall'art. 3 paragrafo 3 che indica in quali casi il sequestro è consentito in caso di disgiunzione fra proprietà e titolarità del debito.

Inoltre questo alinea del paragrafo 1 non riproduce la seconda parte dell'art. 3.4, che estendeva la possibilità di sequestro della nave, oltre al caso del Conduttore a scafo nudo, a tutti i casi in cui vi sia disgiunzione fra proprietà e debito e che ha fatto sorgere il dibattito e le divergenze nel caso in particolare (statisticamente più frequente di altri) di debito contratto dal noleggiatore a tempo.

Quindi il problema si pone per il solo conduttore.

Va poi segnalata la regola che subordina la sequestrabilità della nave a che il debitore conduttore tale sia rimasto all'atto del sequestro o sia divenuto proprietario.

Il caso in cui il debitore non proprietario sia divenuto medio tempore proprietario non presenta problemi poiché la nave è divenuta un *asset* del debitore.

Più problematica è invece la regola che subordina la sequestrabilità in odio al conduttore (all'epoca in cui è sorto il credito) alla condizione che egli sia tale anche al momento del sequestro.

Se si ipotizza – per quanto ciò sia statisticamente poco frequente – che la nave sia venduta dal Proprietario con il contratto di locazione “attaccato” e che la nave quindi non sia più dell'originario Proprietario si accrediterebbe, con tale formula, un diritto di seguito (a danno dell'acquirente) che non esiste e che il testo convenzionale non vuole creare.

Il problema, tuttavia, è ridimensionato dalla previsione dell'art. 3.3 che contiene la regola restrittiva sulla sequestrabilità della nave non in proprietà del debitore.

c) Il secondo caso in cui la regola generale della coincidenza fra proprietà e debito soffre eccezione (art. 3.1.c) è il caso che con il sequestro si voglia far valere un diritto garantito da ipoteca o simile garanzia reale.

Anche questa regola è di immediata comprensione, perché l'ipoteca può essere concessa anche da un terzo ed il suo bene è quindi soggetto ad essere aggredito dal creditore.

Si noti che la Convenzione 1952 non contiene una regola esplicita a questo riguardo ma si limita ad escludere la possibilità di sequestrare *sister ships* nel caso qui contemplato ed ivi previsto all'art. 1(q) (oltreché nei casi di lite sulla proprietà o possesso della nave).

d) L'alinea (d) dell'art. 3.1 prevede poi le dispute rispetto alle quali è proprio il titolo sulla nave ad essere in questione e dunque il caso non può ricadere sotto la regola generale. Da noi del resto tali dispute legittimano il sequestro giudiziario e non quello conservativo.

Questi *claims* peraltro possono essere esclusi dal regime convenzionale ad opera dello Stato ratificante, come prevede l'art. 10.1 (c);

e) per ultimo (art. 3.1(e)) è enumerato il caso in cui il credito sia verso il proprietario, il conduttore, il gestore o l'armatore (il termine inglese è "*operator*") e sia garantito da privilegio.

La scelta di enumerare le quattro categorie di soggetti potenzialmente responsabili deriva dalla previsione della Convenzione sui Privilegi e le Ipotecche Marittime del 1993 che all'art. 4.1 le enuncia e che va letta in funzione dell'elenco dei crediti privilegiati enunziati nello stesso articolo.

L'elenco è inteso a comprendere i principali soggetti che ruotano intorno alla nave e che sono interessati al suo esercizio (l'impresa d'armamento), mentre se ne rimane fuori il noleggiatore a tempo e quello a viaggio ed anche se potrebbero ipotizzarsi casi di privilegio "*which is granted or arises under the law of the State where the arrest is applied for*" per debiti contratti da tali due soggetti. L'effetto della disposizione esclude che possa concedersi il sequestro se debitore è il Noleggiatore³⁰.

Secondo la dizione della norma ora citata il privilegio che legittima il sequestro deve essere riconosciuto da o sorgere in base alla *lex fori*: questa formulazione, oggetto di dibattito durante i lavori preparatori³¹, sembra doversi interpretare come riferibile ai privilegi che la legge del giudice adito riconosce in quanto parte della sua legge sostanziale o per via di ratifica di strumenti internazionali o perché riconosciuti come "*privilegi nazionali*" con esclusione delle norme di conflitto e quindi, in Italia, con esclusione dei (diversi) privilegi riconosciuti dalla legge di bandiera della nave.

3. *Le "sister ships"*

Anche il tema della sequestrabilità delle *sister ships* è stato in parte riveduto dall'art. 3.2 norma che rimpiazza la corrispondente norma (3.1 e 3.2) della Convenzione del 1952, riprendendo anche la dizione dell'art. 3.4 nella parte in cui consente il sequestro di navi di proprietà del conduttore a scafo nudo.

3.1. La nuova disposizione sancisce:

- da un lato la sequestrabilità della *sister ship* di proprietà, all'atto del sequestro, di colui che era proprietario della *particular ship* (così come dispone l'art. 3.1 della Conv. del 1952);
- da altro lato la sequestrabilità della *sister ship* di proprietà del conduttore o noleggiatore a tempo o a viaggio della nave.

³⁰ BERLINGIERI-ROVELLI, *La nuova Convenzione sul sequestro di navi*, in questa *Rivista*, 2000, pag. 1 e sgg.

³¹ BERLINGIERI-ROVELLI, *op. cit.*, pag. 20.

Questa seconda regola sembra consentire il sequestro di *sister ships* al di là della previsione dell'art. 3.4 della Convenzione 1952 che la consentiva nel solo caso della locazione a scafo nudo estendendola anche al noleggio a tempo. Tuttavia essa non tocca affatto il principio della coincidenza fra debito e proprietà o le norme che in via di eccezione lo derogano, perché qui si vuole solo dare al creditore marittimo la possibilità di aggredire un bene del suo debitore, anche se questi non era il proprietario della *particular ship*: quindi non è che un'applicazione della regola generale circa la responsabilità patrimoniale.

3.2. L'art. 3 della nuova Convenzione non riproduce invece l'art. 3.2. della vecchia e nulla perciò dice per definire quando una nave si deve considerare "owned" dal proprietario della *particular ship*.

Il problema è quindi lasciato al giudice adito ed alle sue leggi.

I tentativi di introdurre criteri per determinare se e quando si possa, attraverso il "piercing the corporate veil", giungere all'identificazione di un unico *Beneficial Owner*, non sono stati coronati da successo, ma è stato correttamente osservato³² che la mancata riproduzione della regola secondo cui è *sister ship* la nave allorché tutte le "shares therein are owned by the same person" è indice della volontà di lasciare aperto il problema, e in definitiva di consentire la ricerca dell'unico centro di interesse.

È vero tuttavia che l'assenza di criteri guida potrebbe condurre a probabili disuniformità di indirizzo nella giurisprudenza dei paesi aderenti.

4. *Il nuovo art. 3.3*

Con l'art. 3.3 i redattori della Convenzione del 1999 hanno inteso regolare in modo tale da evitare dispute interpretative il problema creato dall'art. 3.4., primo e secondo comma della vecchia Convenzione e in generale dalla regola della sequestrabilità della nave in proprietà aliena.

Una delle tesi avanzate sotto l'attuale regime è – come abbiamo visto – nel senso che il sequestro per debiti del conduttore non può ritenersi consentito in ogni caso: il combinato disposto dell'art. 3.4 e dell'art. 9 e l'interpretazione dell'art. 3.4 alla luce "of its object and purpose" non possono che portare alla conclusione che, in assenza di credito assistito da garanzia reale (ipoteca o privilegio), il sequestro non può essere concesso, poiché esso non consente la soddisfazione del credito e quindi "non realizza lo scopo per il quale è previsto"³³.

Il legislatore con la nuova Convenzione ha voluto ribadire nell'art. 9 il principio della corrispondente disposizione della Convenzione del 1952 ("Nothing in this Convention shall be construed as creating a maritime lien"): cioè chiarire che non si è voluto conferire al sequestrante alcun maggior diritto di quanto non prevedesse la precedente norma.

³² BERLINGIERI, *Arrest of Ships*, cit. pag. 324.

³³ BERLINGIERI, *Le convenzioni internazionali*, cit. pag. 835.

In linea con tale impostazione la norma dell'art. 3.3 ha sposato la tesi dei fautori dell'interpretazione restrittiva dell'art. 3.4 del 1952 e subordina la sequestrabilità della nave per debiti di un terzo (in principalità il *Bareboat Charterer*) al fatto che "under the law of the State where the arrest is applied for, a judgment in respect of that claim can be enforced against that ship by judicial or forced sale of that ship".

È stato osservato che questa disposizione, che dovrebbe chiudere il dibattito a livello internazionale, può lasciarlo aperto a livello domestico o comunque creare dubbi interpretativi³⁴.

In realtà dall'esame, seppur non di dettaglio, delle normative nazionali dei principali paesi marittimi, sembra emergere che non sia consentito, in assenza di privilegio, il sequestro della nave per debiti non del proprietario.

Il dubbio non dovrebbe sussistere nel nostro ordinamento perché le norme in materia non consentono una diversa interpretazione quale la lettura fatta dalla recente sentenza del Tribunale di Genova.

La Convenzione infatti esplicitamente rimanda alla legge nazionale e non introduce alcun nuovo principio sul punto, i sequestri di nave per debiti di bunker del noleggiatore anche a scafo nudo sembrano avere i giorni contati.

5. *Rilievi conclusivi*

In definitiva il legislatore del 1999 ha operato una scelta netta che può essere discussa sotto il profilo della realtà mercantile, considerato che sono assai frequenti i debiti che si contraggono in relazione all'esercizio di una nave da soggetti che non ne sono proprietari e, come più svolte si è detto, in particolare dal noleggiatore a tempo.

Ci si è domandati se il sequestro che viene introdotto dalla Convenzione del 1999 non sia più il sequestro conservativo del nostro codice di procedura civile, ma un istituto diverso che conviverebbe a fianco del nostro istituto, con la conseguenza che creditori non marittimi resterebbero legittimati a procedimenti cautelari sulla nave (seppure subordinati ai requisiti previsti dal nostro codice di procedura) così vanificando lo scopo convenzionale di favorire i primi.

Questa interpretazione delle cose è in realtà frutto di un equivoco e cioè dell'idea che esisterebbe un *arrest* non convertibile in pignoramento e un sequestro convertibile³⁵.

In realtà l'art. 3 vuole più esplicitamente sancire che l'*arrest* (o sequestro che dir si voglia) non può essere concesso se non è convertibile in pignoramento e cioè se in base alla *lex fori* il credito non può essere fatto valere esecutivamente sul bene.

Il nuovo testo quindi offre una soluzione che, seppur sotto alcuni profili può discutersi, ha il pregio della chiarezza e risolve un aspetto molto controverso del precedente testo.

³⁴ In tal senso ARROYO MARTINEZ, *Implementation of the arrest convention*, in questa *Rivista*, 2007, pag. 690; mentre è approvata da BERLINGIERI-ROVELLI, op. cit. pag. 23.

³⁵ Tesi che peraltro riecheggia quella di alcuni autori sotto l'attuale regime.