

SAREBBE OPPORTUNO PER L'ITALIA
ADERIRE ALLA CONVENZIONE DEL 1999?

TAVOLA ROTONDA

Francesco Berlingieri

L'argomento di questa Tavola Rotonda è già stato approfondito nella prima parte di questo Convegno di oggi pomeriggio. Però può darsi che vi sia, mi auguro, ancora qualche cosa da dire. Ho preso qualche appunto per cercare di svolgere, o continuare a svolgere, gli argomenti che sono già stati, direi con molta efficacia e molta chiarezza, svolti dai relatori, in modo da consentire una certa sequenza logica, se possibile.

La mia prima annotazione riguarda la competenza per l'adesione a questa Convenzione. Il fatto è che questa Convenzione ha delle norme in tema di giurisdizione e questo comporta, nell'ambito dell'Unione Europea, la competenza esclusiva del Consiglio. Questo è un primo argomento. Poi, una volta chiarito questo argomento, suggerirei ai componenti della Tavola Rotonda di fare un breve raffronto delle differenze che esistono fra le due Convenzioni. Su alcune di queste differenze vi è stato già uno scambio di opinioni nella prima parte di questo Convegno, ma io so già, per le note che ho ricevuto, che alcuni dei componenti della Tavola Rotonda intendono esprimere la loro opinione al riguardo.

Vorrei, se me lo consentite, iniziare chiedendo a Chiara Tuo di parlarci brevemente del problema della competenza nell'ambito della Comunità Europea.

Chiara Tuo

Grazie Presidente. In questi dieci minuti che mi sono concessi vorrei proprio attirare l'attenzione sul fatto che il regolamento 44/2001, adottato dalla Comunità europea per regolare la distribuzione della giurisdizione e la circolazione delle sentenze all'interno dell'Unione europea è un regolamento in virtù del quale la Comunità, oggi Unione europea, ha acquistato una competenza esclusiva a regolare la materia della cooperazione giudiziaria civile. Questo significa che, da quando il regolamento è entrato in vigore, gli Stati membri non hanno più competenza, non hanno più potere, per stipulare convenzioni internazionali sul tema della giurisdizione e della circolazione delle sentenze indipendentemente dalle istruzioni dell'Unione oltre che, naturalmente, tra di loro, anche con Stati terzi. Non hanno più il potere per farlo autonomamente, ma devono farlo, come diceva il Prof. Berlingieri, attraverso le istituzioni dell'Unione. Questo è un dato che ricaviamo testualmente dal regolamento medesimo, che all'art. 71 si occupa proprio di coordinare il rapporto tra esso regolamento e le Convenzioni internazionali che, rispetto a materie particolari, di-

Sarebbe opportuno per l'Italia aderire alla Convenzione del 1999?

scioplinano anche, appunto, la giurisdizione e la circolazione delle sentenze. L'art. 71 – è ben vero – dice che le Convenzioni su “materie particolari” che contengono disposizioni sulla giurisdizione sono lasciate impregiudicate dal regolamento 44, quasi a dire, in linea di principio, che le Convenzioni in materie particolari prevalgono su tale regolamento. Ma attenzione: ciò a condizione che tali Convenzioni siano state stipulate, siano state adottate, dagli Stati membri anche con Stati terzi *prima* che il regolamento 44 entrasse in vigore, proprio perché – questo sottintende l'art. 71 – dal momento in cui il regolamento 44/2001 è entrato in vigore gli Stati membri hanno perso l'autonomo potere di stipulare e di essere vincolati da ulteriori Convenzioni che, occupandosi esclusivamente di giurisdizione o di regolarla con riferimento a particolari materie, come i trasporti ad esempio, contenessero anche disposizioni sulla giurisdizione e fossero destinate ad entrare in vigore dopo il regolamento.

Ecco allora che, per la Convenzione del 1999, che ancora deve entrare in vigore sul piano internazionale e che ancora quasi tutti gli Stati membri, eccetto la Spagna, devono ratificare, si pone proprio un problema di riconducibilità a questo art. 71 e quindi un problema di coordinamento con il regolamento 44 perché, ad essere rigorosi e basandosi proprio sul tenore dell'art. 71, dovremmo concludere in maniera piuttosto decisa che la Convenzione del 1999 sul sequestro è una Convenzione che entrerà in vigore dopo il regolamento 44/2001 e che quindi, in linea di principio, non beneficerà del trattamento che tale articolo, dicevo prima, riserva a tali Convenzioni, cioè di lasciarle “impregiudicate”.

Ora si è verificato, rispetto ad altre Convenzioni che ponevano i medesimi problemi di competenza a stipularle, come quella del 1992 sulla responsabilità e sul risarcimento dei danni per inquinamento da sostanze nocive e dannose e quella c.d. Bunker, del 2001, sull'inquinamento provocato dal carburante, che l'Unione europea ha adottato una decisione per ciascuna di queste due Convenzioni, autorizzando gli Stati membri a ratificarle con la riserva, però, che in ciascuno di questi Stati il regime di circolazione delle sentenze sarebbe stato quello dettato dal regolamento 44. In questo modo si garantiva la coesione e la compatibilità appunto tra le due normative.

Per la Convenzione del 1999 in realtà questo non è ancora avvenuto. Né la Convenzione del 1999 contiene una clausola che espressamente consenta la sua ratifica da parte dell'Unione europea. Allora cosa può succedere? Può succedere che l'Unione adotti una decisione come quelle relative alle due Convenzioni che prima ho menzionato; ma, in ogni caso, fino a che tutti gli Stati membri non avranno ratificato, la “nuova” Convenzione sul sequestro potrà essere applicata soltanto all'interno di quelli che via via la ratificheranno, che resteranno comunque vincolati, quanto al regime di *exequatur*, ad osservare il sistema di cui al regolamento 44. Ma per quanto riguarda altre questioni di carattere procedurale che dovessero sorgere in tali Stati fino a che, appunto, non vi sarà la ratifica di tutti i membri dell'UE, potrebbero porsi dei problemi e delle incertezze, delle situazioni di non prevedibilità dei fori competenti, che ad esempio potrebbero riscontrarsi in presenza di ipotesi di litispendenza, come già si è riscontrato in un caso che la Corte di Giustizia aveva esa-

minato nel 1994, proprio a proposito dell'attualmente vigente Convenzione sul sequestro del 1952.

Non mi posso soffermare su questo problema. Faccio ancora un flash, un riferimento, ad un'altra questione che sempre attiene al problema della competenza a ratificare questa Convenzione del 1999 e cioè all'ipotesi che invece, come sembra finora, l'Unione Europea non adotti una decisione di autorizzazione alla ratifica di questa nuova Convenzione. Potrebbe succedere, come in effetti è accaduto per la Spagna, che i singoli Stati membri si risolvano a ratificare tale Convenzione indipendentemente dall'Unione europea. Anche in questo contesto si potranno porre dei problemi di coordinamento non di poco momento, perché, come gli illustri relatori che mi hanno preceduto osservavano, la nuova Convenzione contiene una disposizione sulla giurisdizione e sul merito e addirittura una disposizione a proposito della circolazione delle sentenze.

Dicevamo prima che l'art. 71 del regolamento, in linea di principio, non accorda prevalenza alle Convenzioni che, come quella sul sequestro del 1999, entrino in vigore dopo il regolamento stesso; potrebbe, però, ben porsi un caso in cui una sentenza pronunciata sulla base della nuova Convenzione in uno Stato membro dell'Unione che sia anche parte della Convenzione del 1999 venga richiesta di esecuzione in un altro Stato membro dell'Unione a sua volta parte della Convenzione sul sequestro. Quale regime si applica? Quello del regolamento 44/2001, che oltretutto, se verrà riformato come pare, prevederà la totale abolizione dell'*exequatur*, oppure quello del 1999, che si prevede il riconoscimento e la circolazione delle sentenze, ma subordinatamente a certe condizioni? Stando all'art. 71, e quindi al fatto che ad esso non dovrebbe ricondursi la Convenzione del 1999, trattandosi di una situazione che coinvolge solo Stati membri, verrebbe da dire: si applica sicuramente il regolamento 44/2001.

Il problema è che in casi come questo potrebbe delinarsi uno sbilanciamento molto netto, una disparità di trattamento tra, da una parte, il creditore che chiaramente, grazie al regolamento 44, vede la sentenza che vuole sia eseguita suscettibile di esecuzione senza ostacoli e, dall'altra parte, il debitore, che se invece vedesse applicata la Convenzione del 1999 potrebbe magari invocare quei limiti che la Convenzione contempla e che il regolamento, come vi dicevo, se sarà riformato come pare nel senso di abolire l'*exequatur*, invece non contemplerà più.

Si tratta, sicuramente, di problemi che rimangono aperti, e che impongono di operare un bilanciamento, una valutazione adeguata degli interessi in gioco, valutazione che naturalmente, come suggerisce l'art. 71 e come la dottrina più autorevole ci ha insegnato, impone di "non pregiudicare", appunto, ma di rispettare e di garantire l'osservanza della *ratio* e degli obiettivi della normativa di diritto internazionale volta a volta rilevante. Grazie.

Francesco Berlingieri

Grazie. Vedo che Carlo Cigolini ha qualcosa da dire su questo tema.

Sarebbe opportuno per l'Italia aderire alla Convenzione del 1999?

Carlo Cigolini

Io dico solo che, essendo a titolo personale contrario all'adesione a questa Convenzione, sono ben contento che si aspettino i tempi dell'Unione Europea che decida per tutti gli Stati membri che cosa sia meglio fare. Dico però che non vedo in linea di principio il conflitto in questo senso: è ben vero che l'Italia potrebbe rendersi inadempiente nei confronti degli Stati dell'Unione Europea a favore dei quali ha rinunciato ad un poco della sua sovranità con questo regolamento; ma è anche vero che all'interno dell'ordinamento giuridico italiano la questione si pone in termini di gerarchia delle fonti di diritto. Nel momento in cui l'Italia aderisce ad una Convenzione internazionale, si trova ad avere nel proprio ordinamento tanto il regolamento Europeo quanto la Convenzione internazionale. Allora o si dice che, per qualche norma che non conosco, il regolamento Europeo è sovraordinato nella gerarchia delle fonti, oppure la Convenzione internazionale, ai sensi dell'art. 117 della Costituzione, ha lo stesso rango, la stessa dignità e quindi il problema andrebbe risolto in base al principio che vuole applicarsi la norma speciale nella materia specifica, nonostante la norma generale, o quasi generale, dica una cosa diversa. Quindi il Regolamento Europeo è un regolamento di natura generale; avremmo una Convenzione internazionale che riguarda una materia specifica con norme specifiche per quella materia e in quella materia il conflitto si risolverebbe a favore della Convenzione. Grazie.

Francesco Berlingieri

Grazie. Ancora due notazioni su questo problema: anzitutto è esatto quello che ha detto Chiara Tuo che in questo caso la prevalenza della Convenzione del 1999 sul Reg. 44/2001 non sussiste. Poiché non sussiste egualmente la competenza dei singoli Stati membri della UE con riguardo alla adesione ad una normativa uniforme che contenga norme in tema di giurisdizione, il problema che può porsi è quello alternativamente di una adesione dei singoli Stati a ciò autorizzati dal Consiglio UE, o di una adesione della stessa UE, anche se l'adesione di una organizzazione sovranazionale non sia prevista nella Convenzione del 1999. La prima convenzione nel campo marittimo che contiene una norma espressa sulla facoltà delle organizzazioni regionali economiche di aderire ad una convenzione di diritto uniforme è, salvo errore, la Convenzione di Atene sul trasporto di passeggeri come modificata dal Protocollo del 2002. Ma mi domando, e domando agli internazionalisti, se nonostante questa mancanza, non sarebbe possibile per l'Unione Europea di sua iniziativa aderire. E in un certo senso possiamo avere, se vogliamo, anche come tecnica, un precedente nel Regolamento 392/2009 in tema di responsabilità dei vettori per il trasporto passeggeri perché abbiamo già uno schema che può costituire domani una strada che potrebbe essere seguita.

Detto questo, senza con ciò voler limitare gli interventi di coloro che siedono a fianco a me, vorrei brevemente elencare quelle che a mio giudizio sono le differenze principali tra le due Convenzioni e le dividerei in due parti. Vi sono materie che sono regolate in ambedue le Convenzioni, ma sono regolate in un modo diverso. Queste sono l'ambito di applicazione – ne abbiamo già sentito parlare prima –

l'elenco dei *maritime claims*, la nozione stessa di sequestro, le navi sequestrabili, il sequestro di navi non appartenenti al debitore – anche di questo abbiamo già sentito parecchio in precedenza – il sequestro multiplo e la giurisdizione sul merito. Vi sono poi materie che sono regolate soltanto dalla Convenzione del 1999. Fra queste indico le norme sull'importo massimo della garanzia, che è riferito al valore della nave – nella Convenzione del 1952 non era detto nulla al riguardo – il sequestro in Stato non contraente, la garanzia del sequestrante per ottenere l'autorizzazione al sequestro e la responsabilità per i danni.

Carlo Cigolini, che ha considerato il problema dell'ambito di applicazione delle due Convenzioni, potrebbe dire qualcosa a questo riguardo e anche dirci le ragioni per cui è critico verso la Convenzione del 1999.

Carlo Cigolini

Bene, io dico che vorrei smorzare un po' gli entusiasmi. La Convenzione del 1999 non risolve in realtà al 100% i problemi che sono sorti sotto la vigenza della Convenzione del 1952. Per esempio, la questione della sequestrabilità della nave a danno dell'innocente proprietario, perché debitore è un terzo, non la risolve in via interpretativa, cioè non riproduce la stessa norma della Convenzione del 1952 spiegando che va interpretata in un modo piuttosto che in un altro, ma la elimina. Allora questo modo di procedere è come quello di chi crea la pace eliminando fisicamente l'avversario: fa una scelta di campo, risolve il problema perché ha fatto una scelta di campo, non perché è andato a fondo alla questione.

Sulla scelta di campo io ho delle cose da dire. Da un certo punto di vista la Convenzione del 1952 è più chiara, perché la Convenzione del 1952, all'art. 6 comma 2, dice che tutte le questioni processuali relative al sequestro, non solo la concessione e la revoca, ma anche tutte le questioni successive, sono regolate dalla legge processuale dello Stato in cui il sequestro è stato concesso.

Questo vuol dire che per noi c'è un riferimento chiaro al codice di procedura civile: la Convenzione si affida per tutte queste norme alle leggi interne, e questo vuol dire che c'è un richiamo all'art. 686 c.p.c., alla conversione del sequestro in pignoramento, che è un elemento imprescindibile del nostro sequestro.

Allora in base alla Convenzione del 1952 se io ottengo un sequestro, ottengo una sentenza esecutiva e devo applicare la mia legge processuale, so che quel sequestro è destinato a convertirsi in pignoramento perché altrimenti non sarebbe un sequestro, sarebbe una cosa diversa.

La stessa norma la nuova Convenzione non ce l'ha ed infatti si dice che non consente (salvo forse il caso dell'art. 3.1 lett. b) il sequestro in odio del terzo non debitore se non nel caso di privilegio: è una scelta di campo. È giusta questa scelta di campo?

Attenzione, chi dice di sì deve sapere che però il sequestro ex Convenzione del 1999 così intesa non è più il sequestro conservativo del nostro codice, quello che viene previsto anche dalla Convenzione del 1952, ma è un istituto diverso, è un istituto che non è suscettibile di convertirsi in pignoramento. E allora che cosa vuol dire?

Sarebbe opportuno per l'Italia aderire alla Convenzione del 1999?

Vuol dire che il divieto di eseguire un *arrest* ai sensi della Convenzione del 1999 se non per quei crediti specificamente elencati vale per l'*arrest*, non vale per il sequestro conservativo. Il sequestro conservativo è un istituto diverso, è quello che si converte in pignoramento e quindi la riserva della tutela cautelare a favore dei creditori marittimi che si vuole rafforzare con la Convenzione del 1999 viene invece a cadere del tutto perché ci sarebbero due tipi di provvedimenti cautelari: l'*arrest* che non si converte in pignoramento e il sequestro conservativo normale che si converte in pignoramento.

Questa è la conseguenza della diversa prospettazione. La Convenzione del 1999 non dice nulla della fase esecutiva, se non nella definizione del sequestro. Dice che per *arrest* non si intende l'aggressione di un bene successiva all'ottenimento di un titolo esecutivo. Va bene, ma non dice che il pignoramento è vietato, dice che la Convenzione non ne parla perché non è quello l'oggetto della Convenzione.

Allora se noi diciamo che questo *arrest* è un *arrest* che non è suscettibile di convertirsi in pignoramento, non è un sequestro conservativo. Si potrà "arrestare" la nave a danno dei terzi non debitori solo quando ci sarà il privilegio, ma si potrà sequestrare la nave in danno al debitore per tutti gli altri crediti. Ad esempio la banca finanziatrice che non ha un'ipoteca, ma ha concesso un'apertura di credito, autorizzato uno scoperto, fatto un finanziamento, potrebbe liberamente sequestrare la nave anche se non ha un credito marittimo, ma provando il *periculum in mora*, perché non farebbe un *arrest*, ma un sequestro destinato a convertirsi in pignoramento.

E quindi chi ci rimette? Ci rimettono gli armatori perché si trovano la nave esposta ad essere sequestrata anche per altri crediti con il sequestro conservativo tradizionale del codice di rito. Ci rimettono i creditori marittimi perché in base alla nuova Convenzione subirebbero un maggiore concorso di soggetti sequestranti sul bene nave, mentre lo scopo della lista chiusa è quello di limitare la garanzia della nave ad un numero riservato di operatori.

Poi, se noi guardiamo alla realtà economica, allora la questione è ancora più evidente. Nella realtà economica c'è una categoria di creditori non privilegiati che è fondamentale, e lo dico qui perché siamo a Genova, siamo ospiti della Camera di Commercio. L'Italia è un paese di santi, di poeti, di navigatori, ma anche di provveditori navali. I fornitori di bordo generalmente non hanno un privilegio; i fornitori di bordo generalmente sono richiesti di fornire in via d'urgenza nelle più lontane parti del mondo; i fornitori di bordo vendono a credito con pagamento a 30, 60, 90 giorni; non si può fare diversamente e non hanno la possibilità di verificare se chi chiede quella fornitura sia proprietario della nave; potrebbero fare una visura sul Registro, ma ci vuole tempo. È l'armatore non proprietario a chiederla? Non si può sapere perché nella maggior parte dei Registri mondiali la dichiarazione di armatore non esiste. È un noleggiatore a tempo? Non lo sanno, possono informarsi, ma anche se ottengono una risposta, come possono verificarla?

Questa categoria di creditori oggi può sequestrare la nave per forniture fatte alla nave stessa indipendentemente dalla identità del proprietario il quale, in base alla Convenzione del 1999,

Tavola rotonda

- se è lui che ha chiesto la fornitura, è esposto al sequestro ma sa di che cosa si tratta, mentre
- se ha dato la nave a scafo nudo, sicuramente quando c'è il privilegio (art. 3.1 lett. e), ma forse anche senza privilegio se la locazione è ancora in corso ed il sequestro si converte in pignoramento (art. 3.1 lett. b), risponde con il bene nave del fatto del conduttore a scafo nudo nonostante lui proprietario non sappia niente di quello che il conduttore fa;
- se avesse un noleggiatore a tempo non risponderebbe di niente, nonostante l'esercizio della nave sia nel suo controllo, e lui sappia quali forniture sono fatte perché l'equipaggio è il suo. Ha senso che basti gestire la nave tramite un noleggio a tempo ad altro soggetto giuridico per sottrarla alla garanzia del credito per il pagamento delle normali forniture?

Francesco Berlingieri

Grazie. Tutto quanto lei ha detto è molto interessante, anche se non mi trova d'accordo.

Ora altri problemi. L'elenco dei *maritime claims*. Domando a Giuseppe Duca se ha qualcosa da aggiungere ai commenti che sono stati fatti con riguardo ai nuovi crediti marittimi di cui alla Convenzione del 1999 o a quelli che a suo giudizio sono i più significativi.

Giuseppe Duca

La questione dei crediti marittimi per certe categorie e in particolare per quelle, come d'altra parte è stato anche detto durante la relazione dell'Avv. Palandri, in relazione ai danni ambientali e alle ipoteche. In relazione a questo tipo di categorie si può appunto ipotizzare che certi crediti marittimi possano essere allargati anche ai crediti simili oppure della stessa natura. Direi che questa è la sintesi tra i principi di *common law* e i principi di *civil law* che si sono incontrati nei lavori preparatori.

Volevo però soffermarmi anche sul problema preliminare che è stato sollevato da Chiara Tuo precedentemente perché anche a mio modo di vedere questo è un problema che rappresenta un ostacolo alla possibile adesione da parte dell'Italia, ostacolo dato appunto dal contenuto dal tenore del regolamento 44/2001 che attribuisce appunto una competenza esclusiva agli organismi comunitari per l'adozione di norme in tema di giurisdizione. Questa competenza esclusiva è stata tra l'altro affermata dalla Corte di Giustizia delle Comunità Europee nel parere del 7 febbraio 2006 in relazione alla competenza esclusiva dell'Unione Europea oppure concorrente tra la stessa e gli Stati membri a concludere la Convenzione di Lugano del 1988 sulla competenza giurisdizionale e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale.

Bene, in questo parere la Corte di Giustizia ha affermato che qualora siano state adottate delle norme comuni, gli Stati membri non hanno più il potere di contrarre con Stati terzi obbligazioni che incidano su dette norme ed è stato affermato un principio a mio avviso decisivo secondo il quale le norme sui conflitti di compe-

Sarebbe opportuno per l'Italia aderire alla Convenzione del 1999?

tenza presenti nella Convenzione di Lugano pregiudicano l'applicazione uniforme e coerente del regolamento 44/2001. Questo pone, a mio modo di vedere, dei seri dubbi sulla rispondenza rispetto al regolamento 44/2001 dell'adesione della Spagna che, vale la pena ricordare, è l'unico Paese marittimisticamente rilevante che ha aderito alla Convenzione sino ad ora.

È vero che anche nella Convenzione 1952 ci sono delle norme che incidono sui criteri di collegamento, ad esempio nel caso della residenza abituale del *claimant* oppure nel caso di sequestro in esecuzione di ipoteca, però è anche vero, come diceva Chiara Tuo poco fa, che in questo caso si tratta di una Convenzione entrata in vigore prima del regolamento 44/2001 e fatta salva dall'art. 71 § 1 del regolamento stesso. Anche nelle Rotterdam Rules sono presenti delle norme relative alla giurisdizione, ma in questo caso è stata adottata la formula dell'*opt-in* per cui gli Stati sono liberi, secondo le forme previste dall'art. 93, di dichiararsi vincolati o meno. Grazie.

Francesco Berlingieri

Credo che Maurizio Dardani potrebbe parlarci, perché se ne è occupato, del problema delle navi sequestrabili in base a tutte e due le Convenzioni, e indicare quali sono anche le differenze tra l'una e l'altra a questo riguardo.

Maurizio Dardani

Grazie Presidente. In realtà se lo scopo di questo Convegno è quello di esprimere delle valutazioni sull'opportunità di aderire alla Convenzione del 1999, temo che il mio intervento sia completamente privo di rilevanza a questo fine, in quanto il problema che vorrei segnalare mi sembra che esista nella vigenza della Convenzione del 1952 e che debba permanere tale e quale nella vigenza eventuale della Convenzione del 1999.

Il problema che mi ha interessato, in quanto come pratico ho dovuto affrontarlo in più occasioni, è quello di individuare quale nave può essere sequestrata. Tutti sappiamo che la Convenzione del 1952 è frutto di un compromesso fra due mentalità: la mentalità dei giuristi di *common law*, secondo i quali può essere sequestrata la nave particolare a cui si riferisce il reclamo con l'*actio in rem*, e i giuristi di *civil law*, secondo i quali tutto il patrimonio del debitore è asservito alla tutela dei diritti dei creditori. Questo contrasto si è manifestato in particolare, se non sbaglio, in occasione di una Conferenza del CMI di Oslo del 1933 e venne superato con un compromesso alla Conferenza di Amsterdam quando si concordò il testo della Convenzione e si giunse alla conclusione che la nave sequestrabile era la *particular vessel*, *that vessel*, quella a cui si riferisce il *maritime claim*. Ma inoltre possono essere sequestrate anche altre navi diverse da quella a cui si riferisce il *claim*, che vengono definite genericamente *sister vessels* e che vengono parificate alla *particular vessel*, pur essendo in un certo senso innocenti perché non coinvolte nei fatti che hanno dato vita al reclamo, sono assoggettabili al sequestro come se fossero la *particular vessel*.

Questo principio viene accolto nell'art. 3 n. 1 della Convenzione del 1952 che consente il sequestro della *particular vessel* e il sequestro di quell'altra nave che sia

(uso il congiuntivo presente perché questo è il tempo che viene usato nella Convenzione) oggi, nel momento in cui viene richiesto il sequestro, (e questa è una frase che viene aggiunta ad eliminazione di qualsiasi equivoco sul punto della Convenzione del 1999), dicevo quella nave che sia oggi, nel momento in cui il sequestro viene chiesto, di proprietà di colui che era allora, al momento del sorgere del *claim*, proprietario della *particular vessel*. Si capisce subito che questo compromesso è stato raggiunto in modo abbastanza sbilanciato a favore della opinione dei giuristi di *common law* perché è comunque legato al concetto, sia pur ampliato, di *particular vessel*: non tutto il patrimonio del debitore armatore rimane soggetto alle azioni del creditore e il collegamento, il *link*, tra la *particular vessel* e le navi sorelle deve esistere non nel momento in cui il sequestro viene chiesto, ma nel momento in cui il reclamo è sorto.

Ora, a questi concetti ci siamo ormai tutti abituati perché da anni otteniamo sequestri, chiediamo dissequestri, ragionando come se fossimo tutti dei giuristi di diritto anglosassone; tuttavia io adesso metterei brevemente, proprio in questo mio brevissimo intervento, per un secondo da parte la Convenzione e ricorderei, come ha già fatto il Presidente Dimundo, il principio espresso dall'art. 2740 del codice civile secondo il quale, come tutti sanno, il debitore risponde dell'adempimento delle sue obbligazioni con tutti i suoi beni: cioè dal momento della nascita alla morte per tutta la sua vita tutti i suoi beni sono asserviti a tutela delle ragioni dei creditori. L'azione revocatoria è la sentinella cioè lo strumento che difende questo principio e che impedisce che il debitore sottragga dei beni alla garanzia dei creditori. È vero che questo principio non è un principio di diritto di levatura costituzionale e che ad esso si può derogare, ma si può derogare soltanto nei casi previsti dalla legge e quando la deroga sia giustificata dal conseguimento di finalità meritevoli di tutela. Infatti se si esamina la giurisprudenza della Corte Costituzionale si può vedere che vi sono stati vari interventi della Corte Costituzionale che ha colpito con la sanzione della illegittimità costituzionale deroghe a questo principio specialmente in materia di pensioni considerate pignorabili anche in misura eccessiva e in misura superiore alle esigenze della vita del debitore.

Si dice in tempi più recenti che l'art. 2740 cod. civ. sia una norma destinata ad un certo tramonto, questo perché il legislatore ha fatto diversi interventi, anche recentemente, e ha creato la figura dei cosiddetti "patrimoni separati" o "patrimoni segregati", cioè destinati a scopi specifici, per esempio all'interno della società oppure anche la fattispecie dei conti correnti degli intermediari di assicurazione che sono destinati a proteggere determinate categorie di creditori e non la generalità dei creditori. Gli studiosi di questo problema hanno individuato due effetti di questa segregazione del patrimonio: un effetto di esclusione, per cui determinati beni sono sottratti alle azioni dei potenziali creditori, e un effetto di inclusione, in quanto sono assoggettati, questi beni, alle azioni dei soggetti i cui interessi sono tutelati dalla separazione.

Allora, finisco questo *escursus* che forse è troppo ampio data la situazione e la sede, per tornare all'argomento della Convenzione: è evidente che la Convenzione crea sostanzialmente un patrimonio separato, stabilendo che possa essere assogget-

Sarebbe opportuno per l'Italia aderire alla Convenzione del 1999?

tata a sequestro soltanto quella particolare nave e soltanto le navi che fossero di proprietà del proprietario di quella *particular vessel* al momento in cui il credito è sorto. Questo significa per esempio che navi che il debitore ha acquistato successivamente al verificarsi del *maritime claim* non sono *sister vessels* secondo la definizione di questa norma e non sono assoggettabili a sequestro. Si potrebbe già su questo punto esprimere qualche perplessità, forse anche sotto il profilo costituzionale.

Ma adesso vengo ai casi che mi hanno indotto a fare queste riflessioni. I casi sono semplicissimi e ve li racconto in pochissime parole. Il primo nasce da un noleggio a scafo nudo e mi ricollego qui al tema trattato da Pietro Palandri inizialmente. Alla fine di un noleggio a scafo nudo di cinque anni la nave viene restituita, il *registered owner* si lamenta delle condizioni della nave e formula un reclamo dicendo "la nave non è come doveva essere, non è nelle stesse condizioni in cui te la avevo consegnata cinque anni fa salvo il normale logorio" e cerca di ottenere delle garanzie. Si pone il problema: che garanzie posso ottenere? Certamente non posso sequestrare la *particular vessel* perché è la mia, allora sequestrerò le *sister vessels*, cioè altre navi che appartengano alla flotta del noleggiatore a scafo nudo. C'è un piccolo problema: che queste navi non erano *sister vessels*, non erano di proprietà di colui che era all'epoca in cui il reclamo è sorto proprietario della *particular vessel*, perché proprietario della *particular vessel* era il *claimant* stesso. La Corte francese di Salon accoglie questo argomento e dice: mi dispiace, tu non puoi sequestrare la tua nave, perché non ha senso, e non puoi sequestrare le altre navi di proprietà del debitore perché non sono *sister vessels*.

Un altro caso ancora più eclatante mi sembra quello di una controversia che nasce da un contratto di costruzione di nave dove la controversia, (e qui mi ricollego a quanto detto brevemente da Pietro Palandri a proposito del *maritime claim* che nasce dal contratto di compravendita di nave), riguardava un *claim for construction of the vessel* che è sicuramente un *maritime claim*, in un caso in cui la nave non era stata consegnata al committente perché era stata rifiutata dallo stesso. Nasce una controversia, genuina, che dà vita ad un arbitrato che si è recentemente risolto, e il cantiere, per procurarsi garanzie, sequestra altre navi della flotta di quell'armatore, lo fa in Francia e lo fa in Olanda ed in entrambi i casi la Corte, prima di Salon e poi di Amsterdam, obbligata a riflettere su questa problematica, deve faticosamente, e forse un pochino a denti stretti, riconoscere che il sequestro di altre navi della flotta di quell'armatore non poteva essere concesso perché non erano *sister vessels*, cioè non erano navi di proprietà di colui che era proprietario della *particular vessel* quando il reclamo è sorto.

Allora, questo sicuramente è un grosso problema, che si pone in questi casi, si pone nel caso citato precedentemente da Pietro della compravendita, dove ovviamente non è soltanto il soggetto non proprietario della nave che reclamerà. Ci sarà la situazione in cui il reclamo sarà formulato dal venditore nei confronti di un compratore che abbia rifiutato la nave, e si sia reso inadempiente, all'obbligo di acquistare la nave e quindi di intestarsene la proprietà. In questo senso la Convenzione del 1999 non mi sembra che affronti il problema, ma anzi, sotto un certo profilo, lo

renda ancora più importante e di dimensioni ancora più ampie, introducendo proprio i *maritime claims* da compravendita di nave.

Francesco Berlingieri

Vi sono delle differenze tra le due Convenzioni e delle novità in quella del 1999 rispetto a quella del 1952. Le novità possono essere considerate sotto due profili diversi e cioè: è meglio la Convenzione del 1952 che non ne parlava o è comunque preferibile la Convenzione del 1999 che ne parla, anche in un modo non del tutto soddisfacente, ma quantomeno ne parla? Questo è un altro tipo di approccio alla comparazione delle due Convenzioni. Un problema, che è stato già un poco trattato, è quello dell'esigenza di un elemento di estraneità per l'applicazione dell'una e dell'altra Convenzione. Come sapete le due Convenzioni ne parlano nell'art. 8. Quella del 1952 ne parla due volte, perché ne parla nell'art. 8.2 per quanto riguarda le navi che battono bandiere di Stato non contraente, alle quali però sembrerebbe che la Convenzione si applica, ma non si sa bene entro quali limiti. Comunque i crediti per i quali la nave può essere sequestrata sono, oltre a quelli menzionati nell'art. 1.1 della Convenzione, tutti quelli per i quali il sequestro è ammesso nello Stato dove il sequestro viene richiesto. Poi vi è, nell'art. 8.4 della Convenzione del 1952 (e nell'art. 8.6 della Convenzione del 1999), l'esclusione dall'ambito di applicazione della Convenzione dei casi in cui il sequestrante è residente, o ha il centro principale dei propri affari, nel Paese in cui viene chiesto il sequestro e la nave batte la bandiera di quel Paese. Marcello Maresca potrebbe forse dirci qualche cosa a questo riguardo.

Marcello Maresca

Credo di dover aggiungere poco a quello che ha già detto il Professor Berlingieri. Vorrei però sottolineare che il principio generale posto dalla Convenzione del 1952 all'art. 2 ed all'art. 8 comma 1 è quello secondo cui tale Convenzione si applica alle navi battenti bandiera di uno Stato contraente quando il sequestro avvenga nella giurisdizione di uno Stato contraente.

La Convenzione del 1952 non si applica però alle sole navi battenti bandiera di un Paese contraente e – come Lei ha accennato – il principio affermato all'art. 8.1. vede una limitazione importante al paragrafo 2, dove è previsto che, nella giurisdizione di un Paese contraente anche una nave battente bandiera di un Paese non aderente possa essere sequestrata sia in forza di un *maritime claim* elencato dalla Convenzione (anche se non previsto dall'ordinamento del Paese contraente), sia in forza di una norma di diritto interno, che preveda – come avviene in Italia – la possibilità di sequestrare una nave per crediti non privilegiati e non marittimi. In sostanza gli armatori di navi battenti bandiere di Stati non contraenti non possono avvalersi delle limitazioni previste dalla Convenzione del 1952.

Il principio ispiratore della Convenzione del 1999 è invece completamente opposto nel senso che il suo art. 8.1 dice che la Convenzione si applica a qualsiasi nave entro la giurisdizione dello Stato contraente e aggiunge a chiarimento: batta o no la bandiera di uno Stato contraente. Possiamo definire questo principio di irrilevan-

Sarebbe opportuno per l'Italia aderire alla Convenzione del 1999?

za della bandiera: negli Stati contraenti di questa Convenzione la sua disciplina è applicabile in maniera indifferenziata a tutte le navi.

L'unica fattispecie in cui la bandiera della nave assume rilevanza nel delimitare l'ambito di applicazione della Convenzione del 1999 è quella del sequestro di nave richiesto in forza di un *maritime claim* da un soggetto che risiede (nel caso di una persona giuridica: ha sede) ed agisce nel Paese della bandiera della nave di cui chiede il sequestro.

Si tratta del caso in cui non vi è alcun elemento di estraneità rispetto all'ordinamento della bandiera, caso disciplinato in maniera sostanzialmente uniforme nella Convenzione del 1952 ed in quella del 1999.

L'art. 8.4 della Convenzione del 1952 infatti dispone:

“Nothing in this Convention shall modify or affect the rules of law in force in the respective Contracting States relating to the arrest of any ship within the jurisdiction of the State of her flag by a person who has his habitual residence or principal place of business in that place,”

L'art. 8.6 della Convenzione del 1999, riproduce la stessa norma con piccole modifiche che commenterò brevemente.

“Nothing in this Convention shall modify or affect the rules of the law in force in the States Parties relating to the arrest of any ship physically within the jurisdiction of the State of its flag procured by a person whose habitual residence or principal place of business is in that State, or by any other person who has acquired a claim from such person by subrogation, assignment or otherwise”.

La norma contenuta nell'art. 8.4 della Convenzione del 1952 è evidentemente stata ritenuta bisognosa di un chiarimento perché sono state fatte due aggiunte: è stato inserito l'avverbio “*physically*” modificando la prima frase dell'articolo al fine di stabilire che niente in questa Convenzione modifica le norme del Paese contraente relative al sequestro della nave che si trova **fisicamente** nell'ambito della giurisdizione di questo Stato. Questa è una prima variante di non facile interpretazione, che pare richiedere comunque la presenza fisica della nave nello Stato per l'esecuzione del sequestro. Perché dico così? Perché la norma prosegue dicendo “*procured by*”, ossia “eseguito”, “ottenuto” da una persona avente residenza nell'ambito dello Stato o di un soggetto che ha il principale centro dei suoi affari nello Stato. Il testo francese della Convenzione conferma la traduzione delle parole “*procured by*” con il participio “ottenuto”, poiché recita “*saisie d'un navire ... obtenue ...*”.

La prima di queste varianti deve essere interpretata alla luce della seconda, quindi ritengo che in complesso occorra leggere questa norma nel senso che si debba pretendere la presenza della nave solo nel momento in cui il sequestro viene eseguito. L'inserimento infatti della parola “*procured*” sembra dare prevalenza – da cui non possiamo prescindere – al momento in cui il sequestro viene eseguito rispetto al momento in cui viene chiesto od autorizzato, ossia non si richiede la presenza della nave né quando viene chiesta al giudice l'autorizzazione a sequestrarla (perché se co-

Tavola rotonda

si fosse, come altri autorevoli relatori hanno riferito in questa sede, non sarebbe stata usata la parola “*procured*”, ossia la parola “ottenuto”, ma sarebbe stata usata la parola “richiesto”) né quando il sequestro viene eseguito.

Vorrei far notare inoltre che la frase relativa al cessionario di un credito che è stata aggiunta all’art. 8.6 della Convenzione del 1999 sostanzialmente coincide con quel che era il comma secondo dell’art. 4 della Convenzione del 1952.

Se dovessi esprimere, come è stato chiesto a tutti i partecipanti a questa Tavola Rotonda, un orientamento a favore o contro l’adozione di questa Convenzione del 1999, sarei molto incerto: la sua adozione crea problemi di carattere internazionalistico, che sono consistenti, metodologici e di collegamento fra questa norma nuova e le norme del codice di procedura civile relative al processo cautelare, ed implica una scelta di favore nei confronti dei creditori marittimi a danno degli altri creditori “non marittimi”, ma soprattutto a danno degli armatori e dei loro finanziatori, le banche ipotecarie.

A mio avviso adottando questa Convenzione aumenta la possibilità di sequestro della nave, quindi cresce e migliora la posizione dei creditori il cui credito sia elencato nella lista seppure in qualche modo aperta contenuta nell’art. 1 e peggiora alquanto la posizione degli armatori e dei loro banchieri.

Francesco Berlingieri

Vorrei dare ancora dieci minuti ai membri di questo gruppo per poi lasciare un poco di tempo per eventuali interventi. Vorrei chiedere agli altri componenti della Tavola Rotonda, in un flash, se condividono le perplessità di Marcello Maresca, in ordine a quale delle due Convenzioni dare la preferenza. E comincerei questa volta da destra, da Giuseppe Duca: quali sono le ragioni per cui preferisce l’una rispetto all’altra Convenzione? Meglio la 1952, oppure è preferibile quella del 1999?

Giuseppe Duca

Mi riferisco al problema di cui ha parlato prima Francesco Siccardi relativo all’art. 3 par. 3, sul sequestro di una nave che non sia di proprietà del debitore. La Convenzione del 1999 ha il pregio di aver chiarito che questo sequestro sarà consentito solo se, secondo la legge dello Stato in cui il sequestro è richiesto, una sentenza di condanna relativa al credito per cui si è proceduto, sia eseguibile sulla nave mediante la vendita coatta. In altre parole il sequestro sarà consentito sulla nave che non sia di proprietà del debitore soltanto sulla base di crediti assistiti da privilegio sulla nave. Al contrario, la speculare disposizione della Convenzione del 1952 (quella cioè contenuta nell’art. 3.4) crea di fatto una situazione in cui il novero dei maritime claims può essere più esteso rispetto ai maritime liens, essendo configurabile in base ad essa il sequestro di nave a garanzia di crediti nei confronti del bareboat charterer, che può avere luogo con riguardo a crediti non garantiti da un maritime lien.

Francesco Berlingieri

Grazie. E lei, Dardani, cosa ne pensa?

Sarebbe opportuno per l'Italia aderire alla Convenzione del 1999?

Maurizio Dardani

Sostanzialmente darei la stessa risposta dell'Avv. Duca anche se è difficile ovviamente esprimere oggi un giudizio compiuto su una materia così complessa. Però, andando proprio in senso opposto rispetto alle opinioni espresse da Carlo Cigolini in precedenza, direi che questo articolo 3, n. 3 della Convenzione elimina una situazione non solo di grave incertezza ma forse, tutto considerato, anche di ingiustizia. Mi sembra giusto che il sequestro della nave sia ancorato alle responsabilità dell'armatore o alle responsabilità di soggetti diversi quando quel credito meriti una speciale tutela e se questo credito merita o meno una speciale tutela non è la Convenzione sul sequestro che dovrebbe dirlo, ma la Convenzione sui privilegi, a mio parere.

Francesco Berlingieri

Grazie, apprezzo anche la velocità. Avv. Cigolini, oltre alle ragioni che lei ha indicato, ne ha delle altre per cui preferisce la Convenzione del 1952?

Carlo Cigolini

Sì. Dico che questo art. 3.3 della Convenzione nuova non risolve ancora il problema perché nel momento in cui richiede, per la concessione del sequestro, che la sentenza possa essere eseguita nei confronti della nave, ripropone il problema dell'art. 686 c.p.c.. Se io ho un sequestro convertibile in pignoramento, la mia sentenza potrà essere eseguita nei confronti della nave anche senza privilegio.

Francesco Berlingieri

Grazie per la rapidità. Chiara?

Chiara Tuo

Richiamandomi a quello che è stato detto prima a proposito della competenza a stipulare la convenzione del 1999, mi chiedo se convenga all'Italia ratificare in assenza di un'autorizzazione dell'Unione con il rischio magari di esporsi all'accusa di avere violato le competenze dell'Unione. Si potrebbe, altrimenti, seguire l'esempio della Spagna, che ha apposto una riserva che le preclude l'applicazione della Convenzione se non alle navi battenti bandiera di Stati che hanno ratificato, e che quindi di fatto non applicherà la Convenzione in controversie che coinvolgono Paesi membri: questo può essere un *escamotage* per non vedersi accusata di violazione del diritto dell'Unione. Però, in attesa di un intervento, di una presa di posizione dell'Unione, forse una ratifica indipendente da quest'ultima da parte dell'Italia potrebbe esporla ad accuse di violazione di diritto dell'Unione.

Francesco Berlingieri

Potrei forse concludere in questo senso: che ove in Italia si manifestasse un orientamento favorevole alla nuova Convenzione, in questo caso forse la strada più opportuna da seguire dovrebbe essere quella di chiedere al Governo italiano di

prendere contatto con la Commissione e di proporre alla Commissione di porre allo studio, così come è stato fatto per la Convenzione di Atene sul trasporto passeggeri, la valutazione dell'opportunità che il Consiglio aderisca alla Convenzione. Quindi non un'adesione da parte di singoli Stati, ma un'adesione da parte dell'Unione Europea. Forse questa sarebbe, penso, la strada più opportuna ed anche più in linea con la situazione attuale nell'ambito dell'Unione Europea.

Desidero rinnovare i ringraziamenti ai Relatori, che hanno fornito veramente un quadro chiarissimo e ai membri di questa Tavola Rotonda che hanno espresso valutazioni diverse in ordine a quale delle due Convenzioni sia preferibile, e hanno fornito argomenti che ciascuno potrà valutare.