

## LE MODIFICHE APPORTATE AL SEQUESTRO CONSERVATIVO DI NAVI CON LA CONVENZIONE DI GINEVRA DEL 1999. IL CAMPO DI APPLICAZIONE DELLA CONVENZIONE E LE DEFINIZIONI

*Christina Zournatzi* \*

SOMMARIO: 1. Introduzione – 2. Il campo di applicazione della Convenzione di Ginevra del 1999 – 3. Le eccezioni – 4. Definizioni e termini: *a)* il termine *arrest* – 5. segue: *b)* il *maritime claim*. – 6. Le parti e le persone. – 7. La Corte competente.

1. – Il sequestro conservativo di nave rappresenta principalmente uno strumento del creditore il quale rimane spesso senza titolo esecutivo e si vede costretto ad utilizzare questa misura per assicurare la realizzazione del suo credito impedendo al debitore di compiere atti dispositivi capaci di diminuire la consistenza del proprio patrimonio. Nei crediti marittimi si fa spesso riferimento all'impedimento della partenza della nave del debitore che rimane bloccata al porto <sup>1</sup>. Il primo testo internazionale che ha portato all'unificazione delle norme sull'istituto del sequestro conservativo delle navi di mare è stata la Convenzione di Bruxelles del 1952 redatta su iniziativa del Comité Maritime International.

La Convenzione di Bruxelles seguendo il modello anglosassone permette il sequestro conservativo della nave solamente per determinati crediti marittimi ed alla condizione che essi siano strettamente collegati con la nave sequestrata ed inoltre gravano il proprietario della nave sia al momento della nascita del credito che al momento in cui il sequestro conservativo venga effettuato <sup>2</sup>. Eccezionalmente e con limitazioni, è permesso

\* Avvocato, PhD in Diritto dei Trasporti Europeo – Università di Bologna.

<sup>1</sup> BERLINGIERI F. *On Arrest of Ships*, 2000, § 1264; RODIÈRE-DU PONTAVICE, *Droit Maritime*, 12e ed. §176. Con il sequestro conservativo i beni del patrimonio del debitore sono sottratti alla sua libera disponibilità e la sottrazione ha carattere sia materiale, con la sottoposizione dei beni sequestrati a custodia che carattere giuridico in quanto l'indisponibilità si concretizza nell'inefficacia di alienazione e di altri atti di disposizione dei beni sequestrati.

<sup>2</sup> V. sull'argomento BERLINGIERI F., *Sull'applicazione della Convenzione di Bruxelles del*

anche il sequestro conservativo della *sister ship* come anche della nave che sia passata all'atto del sequestro ad un terzo, qualora il credito sia assistito da privilegio<sup>3</sup>.

Tra le ragioni che hanno condotto la Comunità internazionale<sup>4</sup> alla sostituzione della Convenzione di Bruxelles del 1952 con nuove norme era, soprattutto, il fatto che la Convenzione consentiva il sequestro conservativo solamente per determinati crediti marittimi richiamati in maniera piuttosto restrittiva e non conforme a quanto previsto dalle norme generali su sequestro conservativo della cosa mobile<sup>5</sup>. In più, con il cambiamento delle condizioni economiche e degli usi e costumi, alcuni crediti marittimi erano aumentati per categoria mentre altri erano stati soppressi oppure deteriorati a seguito di abrogazioni o modifiche dell'istituto che li regolamentava. Infine, sono state rilevate delle incompletezze ad alcune specifiche norme della Convenzione che necessitavano revisione<sup>6</sup>. La nuova Convenzione rappresenta il collegamento tra l'istituto del sequestro conservativo di nave come esso è regolamentato nei Paesi della *civil law* e l'istituto dell'*arrest in rem* del diritto anglosassone<sup>7</sup>.

---

1952 in tema di sequestro conservativo a navi di Stati non contraenti, in *Dir. maritt.*, 1996, 256 e ss.; S. M. CARBONE, *Lezioni casi e modelli contrattuali di diritto marittimo*, Torino, 1997, 419 e ss.; BERLINGIERI G., *Sequestro di nave: problemi pratici e loro possibili soluzioni*, in *Dir. Mar.*, 1995, 768 e ss.; ORIONE, *Breve rassegna di orientamenti giurisprudenziali*, in *Dir. maritt.*, 1995, p. 1077. Trib. Livorno 18 novembre 1996, Enzo Cipriani Shipping c. Balting Shipping Co., in *Dir. maritt.*, 1998, 433. Appel Douai 12 settembre 1996, I.M.S. c. Likeo maritime Co Ltd e Horizon Steamship Ltd, in *Dir. maritt.*, 1997, 487. Trib. Genova 20 maggio 1995, Uberseeschiffsagentur Transnautic GmbH e Co. KG c. Baltic Shipping Co., in *Dir. maritt.*, 1995, 768; Trib. Messina 11 Marzo 1995, Smeb S.p.a c. Black Sea Shipping Co., in *Dir. maritt.*, 1995, 1077.

<sup>3</sup> TASSINARI, *La sequestrabilità della nave di proprietà di soggetto diverso dal debitore del credito marittimo nel sistema della Convenzione di Bruxelles del 1952 sul sequestro conservativo di navi*, in *Dir. maritt.*, 2001, p. 969 ss., che contiene un'accurata analisi delle posizioni dottrinarie e giurisprudenziali.

<sup>4</sup> V. CMI Yearbook 2010, pp. 590 e s.

<sup>5</sup> DICKINSON HILL, *The International Convention on Arrest of Ships 1999. Now in force*. [http://www.hill-dickinson.com/downloads/clinet\\_services/knowledge\\_and\\_publications/marine-trade\\_and\\_energy/insights/1/the-international\\_convention.aspx](http://www.hill-dickinson.com/downloads/clinet_services/knowledge_and_publications/marine-trade_and_energy/insights/1/the-international_convention.aspx).

<sup>6</sup> CHRISTODOULOU D., *The new International Convention on Arrest of Ships 1999*, KOINOΔIKION 1999, p. 49.

<sup>7</sup> TETLEY W. *Arrest, Attachment and Related Maritime Law Procedures*, <http://www.mcgill.ca/maritime-law/maritime-admiralty/arrest>.

Per tutte queste ragioni ed in occasione della revisione delle Convenzioni del 1926 e del 1967 su privilegi e ipoteche, è stata presa la decisione dall'United Nations Conference for Trade and Development (UNCTAD) e dall'International Maritime Organization (IMO) della revisione della Convenzione del 1952 con l'elaborazione di una nuova Convenzione su progetto presentato dal Comité Maritime International. Il progetto del CMI, ulteriormente sviluppato e preparato, è stato approvato dalla Conferenza Diplomatica tenutasi a Ginevra sotto gli auspici dell'UNCTAD e costituisce la nuova Convenzione adottata il 12 marzo 1999 sul sequestro conservativo di navi, che è entrata in vigore il 14 Settembre 2011. Tuttavia, fino ad oggi la maggioranza degli Stati con importante traffico marittimo sono rimasti alla applicazione delle norme della Convenzione del 1952<sup>8</sup>.

2. – La nuova Convenzione racchiude norme che sanciscono l'ambito di applicazione in modo ampiamente più esteso da quanto statuiva la norma dell'art. 2 della Convenzione del 1952. Precisamente, secondo quanto stabilito dagli artt. 2 §1 e 8 §1 della nuova Convenzione, la Corte di uno Stato contraente può ordinare il sequestro di una nave oppure la revoca dello stesso indipendentemente dal fatto che la nave appartenesse ad uno Stato contraente oppure no. Questo solamente qualora la Corte che ha eseguito il sequestro abbia giurisdizione internazionale e sia altresì competente, secondo le norme di diritto internazionale privato dello Stato in cui essa si trova ed il diritto di tale Stato sia, altresì, applicabile per la ragione che nel suo territorio sia stato eseguito il sequestro (nel caso di sua revoca) oppure perché in tale Stato si richiede il sequestro (art. 2 §3).

Il sequestro conservativo viene ordinato anche se nella clausola avente giurisdizione o nella clausola compromissoria fosse stato accordato diversamente è cioè che il reclamo verrebbe portato davanti alla Corte di uno Stato diverso da quello dove il sequestro è stato eseguito e sarebbe deciso secondo le norme di quello Stato (art. 2 §3). Questa autonoma applicazione della disposizione della Convenzione nell'esecuzione del sequestro

---

<sup>8</sup> V. sull'argomento HILL DICKINSON, 1 e *CMI Yearbook 2010* pp. 682; BERLINGIERI G., *L'entrata in vigore della nuova Convenzione sul sequestro conservativo di nave*, in *Dir. maritt.*, 2011, pp. 1141 e ss.

conservativo a sfavore della autonomia privata trova giustificazione nel compimento dell'obbiettivo principale del sequestro secondo la Convenzione che è la realizzazione del diritto del creditore di soddisfacimento del suo credito con l'immobilizzazione della nave e non il sequestro di essa per procedere, poi, all'esecuzione della sentenza sul sequestro o di altra decisione o provvedimento passibile di esecuzione (art. 1 §2<sup>9</sup>). Il tenore di questa disposizione rende decisamente più ampio l'ambito di applicazione della Convenzione di Ginevra del 1999 rispetto a quello stabilito dalla Convenzione di Bruxelles del 1952<sup>10</sup>.

3. – L'art. 8 introduce eccezioni alla regola generale dell'art. 2 §§1-3, le quali statuiscono che la Convenzione non si applichi oppure non incida sull'applicazione di altre disposizioni nei seguenti casi:

a) Non trova applicazione nelle navi da guerra e nelle navi ausiliarie della marina militare, nelle navi di proprietà dello Stato o adibite da esso per uso pubblico e non commerciale (art. 8 §2).

La ragione per una simile eccezione non sussisteva nella Convenzione del 1952. La sua formulazione è stata improntata sulla disposizione dell'art. 3 §1 della Convenzione di Bruxelles del 10 aprile 1926 sull'immunità delle navi di Stato anche se in quest'ultima è più accurato il tempo in cui le navi debbono essere adibite ad uso pubblico stabilendo come periodo critico quello dell'insorgere della pretesa<sup>11</sup>. Nello stesso tenore deve mantenersi anche l'interpretazione della disposizione dell'art. 8 §2 della Convenzione di Ginevra del 1999.

b) La Convenzione non condiziona i diritti o i poteri previsti dal diritto Statuale, regolamento, oppure Convenzione Internazionale, di sequestrare una nave o di detenerla o di impedirle comunque di salpare che,

---

<sup>9</sup> Secondo l'art. 1 §2 della Convenzione: "*Arrest*" means any detention or restriction on removal of a ship by order of a Court to secure a maritime claim, but does not include the seizure of a ship in execution or satisfaction of a judgment or other enforceable instrument.

<sup>10</sup> La proposta di delimitare il suo campo di applicazione alle navi che battono bandiera di Stato non contraente alla Convenzione non è stata accettata. V. TETLEY W. *Arrest, Attachment and Related Maritime Law Procedures* <http://www.mcgill.ca/maritime-law/maritime-admiralty/arrest/>.

<sup>11</sup> "*Au moments de la naissance de la créance*" secondo il testo francese della Convenzione del 1926 sull'immunità delle navi.

nell'ambito di loro giurisdizione, competono agli Stati o alle autorità pubbliche o portuali in virtù delle loro leggi e regolamenti interni (art. 8 §3). Una simile disposizione è prevista anche nell'art. 2 della Convenzione di Bruxelles del 1952<sup>12</sup>.

c) La Convenzione non condiziona la facoltà dello Stato di emettere disposizioni che regolano l'intero patrimonio del debitore (art. 8 §4). In questa categoria si trovano le disposizioni che, secondo l'ordinamento di ogni Stato, trovano applicazione in caso di fallimento del debitore proprietario di nave<sup>13</sup>.

d) Non condiziona l'applicazione di Convenzioni internazionali e del diritto Statuale che li rende esecutivi, qualora prevedano la limitazione di responsabilità nello Stato dove il sequestro viene effettuato<sup>14</sup> (art. 8 §5). L'eccezione non viene però estesa al diritto interno di ciascun Stato in quanto le norme delle Convenzioni Internazionali – comprese le norme della Convenzione del 1999 – prevalgono su di esso.

e) Non modifica né condiziona le vigenti norme di diritto degli Stati contraenti alla Convenzione attinenti al sequestro conservativo e riferite a qualsiasi nave, qualora la nave stessa si trovi nello Stato di sua bandiera ed il sequestro sia stato avviato da persona che ha la residenza abituale o la sede principale dei suoi affari nel territorio di tale Stato, oppure è stato azionato da altra persona che abbia ottenuto il diritto di azionare il sequestro per effetto di trasferimento, alienazione, cessione surrogazione o per qualsiasi altro modo (art. 8 §6).

Ad ogni Stato Contraente viene, comunque, riconosciuta la possibilità, ai sensi dell'art. 10 §1 (b), di non applicare la Convenzione alle navi non battenti bandiera di uno Stato Contraente.

---

<sup>12</sup> Cfr., BERLINGIERI F. *On Arrest of Ships*, 2000, p. 297. Tali diritti e poteri sono previsti dalle Convenzioni Internazionali SOLAS 1974 – 2009, CLC 1969 e Loadline Convention 1966. Si veda anche la relazione della 7th JIGE in BERLINGIERI F., *op. cit.*, Appendix III, pp. 445, 446 e 558 e 559.

<sup>13</sup> Questo risulta dall'ampio tenore della norma ed è stato evidenziato anche nel Progetto di Lisbona del 1985. V. TETLEY W. *Arrest, Attachment and Related Maritime Law Procedures* <http://www.mcgill.ca/maritime-law/maritime-admiralty/arrest/>. pp. 23, 26.

<sup>14</sup> Convenzioni come la CLC/1969 e la LLMC/1976 prevedono specifiche norme di limitazione di responsabilità del proprietario della nave e la costituzione di un fondo specifico per il pagamento dei debitori, BERLINGIERI F., *op. cit.*, pp. 289, 299.

4. – La Convenzione di Ginevra del 1999 racchiude una ampia lista di definizioni e di termini utilizzati, con tutte le necessarie integrazioni rispetto alla Convenzione del 1952<sup>15</sup>, che sono state rese necessarie dagli ultimi sviluppi nei traffici marittimi che abbiano influito sull'istituto del sequestro conservativo di nave. Inoltre, la lista dei *maritime claims* per la cui realizzazione viene eseguito il sequestro è decisamente ampliata.

Ai sensi dell'art. 1 § 2 della Convenzione di Ginevra del 1999 il termine "sequestro" ('*arrest*', '*saisie conservatoire*') si riferisce ad ogni immobilizzazione o blocco materiale ed alla custodia della nave, a seguito ordine della Corte emesso per la realizzazione del credito marittimo a prescindere da ogni possibile implicazione della fase esecutiva successiva al sequestro<sup>16</sup>. La definizione della Convenzione ha aderito al tenore del termine '*arrest*' del diritto anglosassone e non comprende il sequestro della nave in esecuzione di sentenza o di altro provvedimento o decisione passibile di esecuzione come, invece, è riconosciuto nella '*civil law*'<sup>17</sup>.

Oltre al termine '*detention*' la nuova Convenzione si riferisce anche alla '*restriction on removal*' per offrire soluzioni a legislazioni che non prevedono nelle loro norme il fermo di nave e per includere anche lo sviluppo avvenuto nel diritto anglosassone con la "*Mareva Injunction*"<sup>18</sup> e i

<sup>15</sup> Si vedano BERLINGIERI, *Arrest of Ships: A commentary on the 1952 e 1999 Arrest Conventions*, 4 ed., Informa, London, 2006; BERLINGIERI, *The 1952 Arrest Convention Revisited*, in *LMCLQ* (2005) pag. 327 e seg.; GASKELL & SHAW, *The Arrest Convention 1999*, in *LMCLQ* (1999) 470 – 490; LYNN ROBERTS, *A Comment on the new International Convention on Arrest of Ships 1999*, 55 *U Miami Law Review*, pag. 453, 2001.

<sup>16</sup> SICCARDI F., *Il debitore, la nave ed il sequestro. Dalla Convenzione del 1952 alla Convenzione del 1999*, in *Dir. maritt.*, 2011, pp. 1153 e seg.

<sup>17</sup> LA CHINA, *Sequestro ed attuazione delle garanzie sulla nave tra pluralità di procedure e pluralità di ordinamenti*, in *Dir. maritt.*, 1983, 145 e ss.; Cass. 15 Gennaio 1965, n.79 *Genualdi c. Radazzo*, in *Mass. Giust. Civ.*, 196, 23; Cass. 16 ottobre 1968, n. 3222, *Falcone c. Disalvo*, in *Giust. it.*, 1968, 694.

<sup>18</sup> È detta così, dal nome della nave ove era stata emessa una *injunction* che ordinava al debitore di non sottrarre al creditore la garanzia del suo credito. (*Mareva Compania Naviera S.A. v. International Bulkcarries S.A.* [1975] 2 *Lloyd's Rep.* 509, C.A.). Il regime che regola la materia è di carattere esclusivamente giurisprudenziale; esso non è comparabile al sequestro conservativo dell'ordinamento italiano. La procedura si è evoluta gradualmente ed era originariamente consentita solamente contro lo straniero debitore che avesse dei fondi o dei beni in Inghilterra; solo recentemente si è cominciato ad ammettere, non senza incertezze, che essa è esperibile anche contro il debitore inglese (*Barclay – Johnson v. Yuill* [1980] 1 *W.L.R.* 1259;

“Freezing Orders” delle *Civil Procedure Rules 1999*<sup>19</sup>.

5. – La definizione del credito marittimo nel testo italiano della Convenzione di Bruxelles del 1952 viene demarcata dalle singole cause che possano fondare crediti marittimi. Anche la Convenzione di Ginevra del 1999 segue la stessa linea delimitando i singoli casi dei *maritime claims* secondo il modello anglosassone<sup>20</sup>. La proposta di includere nella Convenzione la possibilità di futuri crediti marittimi, prospettati nel tempo (“*open ended Convention*”)<sup>21</sup> non è stata accettata nel testo definitivo dove, invece, è stato accolto il principio del “*closed concept*”. Nonostante l’affermazione di tale principio, il catalogo delle cause che fondano crediti marittimi sono diverse mentre quelle che sono state ampliate, eliminate, oppure riportate per la prima volta nel testo della Convenzione del 1999 rispetto al testo del 1952 sono le seguenti:

1) *I danni (loss or damage) verificati dall’esercizio della nave.*

La disposizione non amplia, rispetto a quanto dettato nella Convenzione di Bruxelles del 1952, le possibilità di eseguire il sequestro conservativo anche per danni da responsabilità contrattuale nell’utilizzazione della nave<sup>22</sup>. Come risulta dai lavori preparatori, il testo del progetto si era ispirato alla Convenzione MLM del 1993 sui privilegi marittimi e le ipoteche navali e conteneva il riferimento “*physical*” ai termini “*loss and damage*”. Tale dizione, tuttavia, è stata omessa nel progetto in modo da

---

[1980] 3 All. E. R. 190) e che si tratta di un rimedio di carattere generale. L’assenza del concetto di sequestro conservativo è noto nell’ordinamento inglese – ma non anche in quello nordamericano che conosce il *writ of attachment*. In ogni caso, va rilevato che l’ordinamento inglese ammette, mediante il *tracing*, un diritto di sequela presso terzi di denaro, ricavato di una vendita, etc., la cui ampiezza è priva di equivalenza nella *civil law*. La storia della *Mareva Injunction* è oggetto di una brillante descrizione da parte del suo inventore: *Lord Denning* [1980]; Cfr, MEISEL F., *The Mareva Injunction – Recent Developments* (1980) *L.M.C.L.Q.* 38.

<sup>19</sup> Cfr.,CHRISTODOULOU D., *The new International Convention on Arrest of Ships 1999*, cit., p. 51; TETLEY W. *Arrest, Attachment and Related Maritime Law Procedures* <http://www.mcgill.ca/maritime-law/maritime-admiralty/arrest/>.

<sup>20</sup> CHRISTODOULOU, *op. cit.*, pp. 59, 60.

<sup>21</sup> La proposta è stata presentata dalla Joint Intergovernmental Group of Experts delle IMO e UNCTAD nel progetto del 1997. V. TETLEY, *op. cit.*, 24 e nota 378.

<sup>22</sup> V. sull’argomento dei crediti marittimi “open ended”: BERLINGIERI F. *On Arrest of Ships*, 2000, cit., p. 304.

rendere possibile il sequestro anche per i danni da lucro cessante<sup>23</sup>. L'approccio delimitato dell'art. 4 §1 della MLM /1993 non è stato accolto nella Convenzione di Ginevra del 1999 senza però voler dire che la nuova disposizione si estenda a tutti i rapporti giuridici nascenti dall'utilizzazione della nave.

Infatti, se l'ipotesi (a) [...*loss or damage caused by the operation of the ship*] della Convenzione di Ginevra del 1999 avesse il significato di estendersi anche ai danni da responsabilità contrattuale, allora, non avrebbero ragione di sussistere le ipotesi (f) fino alla (m). Se, invece, avesse il significato di rendere la lista delle cause di sequestro "*open ended*" sarebbe venuta in contrasto con il rifiuto di una simile presa di posizione, da parte della Commissione nei lavori preparatori<sup>24</sup>. Perciò nell'ipotesi (a) vengono racchiusi solamente i danni da responsabilità extracontrattuale compresi i "*economic and consequential loss*".

#### 2) *Crediti marittimi per perdita di vite umane o lesioni corporali.*

Ai sensi dell'art. 1(b), nei crediti marittimi viene compreso il risarcimento danni per perdite di vite umane o lesioni corporali avvenute in terraferma o in acque purché, in entrambi i casi, strettamente connesse all'esercizio della nave. La novità della disposizione riguarda l'ampliamento nella precisazione del luogo [...*whether on land or on water*] dell'avvenuto evento dannoso e l'individuazione del nesso causale tra lo specifico evento dannoso e l'esercizio ("*operation*" *exploitation*") della nave con l'introduzione del termine "*in direct connection*"<sup>25</sup>. I termini "*operation - exploitation*" vengono interpretati nel modo più esteso comprendendo anche l'esercizio economico e commerciale della nave<sup>26</sup>.

<sup>23</sup> Cfr., BERLINGIERI F. *On Arrest of Ships*, 2000, pp 304.; ID., in *Travaux Préparatoires* della Convenzione pp. 397, 398.

<sup>24</sup> V. per il dibattito BERLINGIERI, *On Arrest of Ships*, 2000, pp. 393, 394.

<sup>25</sup> Nella nuova formulazione della disposizione è stato da esempio l'art. 4(1)(b) della Convenzione MLM del 1993. V. BERLINGIERI, *On Arrest of Ships*, 2000, pp. 399.

<sup>26</sup> Simile interpretazione viene accettata anche per la disposizione dell'art. 2 della Convenzione di Londra del 1976 sulla limitazione di responsabilità per crediti marittimi. V. anche sull'interpretazione dell'art. 1 §1 b della Convenzione di Bruxelles del 1952: HILL, *Maritime Law*, 2003, 403.

### 3) *Operazioni e accordi di assistenza*

Nuovi crediti nascono dall'obbligo di prestazione dell'indennizzo straordinario, di cui l'art. 14 della Convenzione di Londra del 1989, qualora la nave o il suo carico minaccia danni per l'ambiente<sup>27</sup>. Tutte queste cause di nascita di crediti marittimi vengono racchiuse nel sub (c) dell'art. 1 §1 della Convenzione di Ginevra del 1999. Inoltre, sono stati aggiunti i crediti marittimi che nascono dall'operazione di assistenza oppure da accordi di assistenza<sup>28</sup>. Precisamente, possono derivare dall'impegno contrattuale delle parti anche se non si basano sulle operazioni effettivamente prestate<sup>29</sup> come possono derivare da operazioni che non siano state affatto prestate come nel caso in cui, nonostante l'esistenza del contratto di assistenza, il proprietario della nave abbia incaricato l'operazione ad altri.

### 4) *Danni o minacce di danni per l'ambiente*

Nuova categoria di cause di crediti marittimi che provengono da danni o minacce di danni per l'ambiente introduce il sub (d) dell'art. 1 §1 della Convenzione di Ginevra del 1999. La disposizione trova origine al Progetto di Lisbona nonostante che il numero dei crediti sia aumentato con il testo del progetto della *Joint Intergovernmental Group of Experts JIGE* delle IMO e UNCTAD comprendendo una dettagliata esposizione di cause inerenti a danni per l'ambiente. L'esposizione delle sei categorie di cause che fondano crediti marittimi è stata fatta per ottenere un coordinamento con le corrispondenti disposizioni delle Convenzioni UNCLOS (art. 211) e CLC 1969.

### 5) *Spese di rimozione, recupero e trasferimento in genere di relitti di nave e di navi abbandonate*

Ai sensi del sub (e) dell'art. 1 § 1 della Convenzione, il diritto di sequestro viene riconosciuto a chi abbia sostenuto le spese ed i costi per la rimozione, rimessione, trasferimento, recupero, distruzione oppure la restituzione indenne della nave che sia affondata, tanto danneggiata da essere incapace di proseguire il viaggio, naufragata, incagliata oppure ab-

<sup>27</sup> Cfr. LAPOYADE DECHAMPS in *DMF*, 1993, 687, 688.

<sup>28</sup> La Convenzione di Bruxelles del 1952 si riferiva in generale all'assistenza e salvataggio.

<sup>29</sup> BERLINGIERI, *On Arrest of Ships*, cit., p. 305.

bandonata comprendendo tutto quello che si trova o si è trovato a bordo della nave, nonché le spese ed i costi per la conservazione della nave abbandonata e per il mantenimento del suo equipaggio.

La regolamentazione è stata proposta nel progetto di Lisbona ed è in parte simile a quella degli artt. 2 §1 (d) della Convenzione LLMC del 1976 sulla limitazione di responsabilità e 4 §1 (v) del progetto della Convenzione MLM/1993 sui privilegi marittimi e le ipoteche navali<sup>30</sup>. Nel 2007 è stata firmata la Convenzione sulla rimozione dei relitti in mare (Nairobi 2007) la quale però non è stata ancora entrata in vigore. La disposizione dell'art. 12, della Convenzione di Nairobi statuisce l'istituto di assicurazione obbligatoria o di altra garanzia finanziaria per coprire la responsabilità finanziaria dell'armatore, un istituto simile a quello previsto nelle Convenzioni CLC, BUNKER e SNS. Ai sensi della Convenzione di Nairobi, per i tipi di relitto come definiti nell'art. 1 §4, gli aventi diritto in seguito ad un sinistro marittimo possono proporre richiesta di risarcimento direttamente nei confronti dell'assicuratore o del prestatore della garanzia finanziaria per la responsabilità dell'armatore registrato.

#### 6) *Uso, locazione di nave e trasporto di merci per nave*

Nei sub (f) e (g) dell'art. 1 §1, la nuova Convenzione racchiude i crediti marittimi delle ipotesi (d) e (e) della Convenzione di Bruxelles del 1952. Come in quest'ultima anche nella Convenzione di Ginevra del 1999 vengono considerate solamente le responsabilità nascenti da contratto come ad esempio quelle che provengono da locazione di nave a scafo nudo<sup>31</sup>, da noleggio di nave, da "slot charter" dove l'owner mette a disposizione del *charterer* un certo numero di spazi adatti a ricevere container<sup>32</sup> e da contratto di trasporto di merci. La lettera (g) dell'art. 1 §1 della nuova Convenzione amplifica i crediti marittimi inserendo quelli provenienti da contratto di trasporto di persone<sup>33</sup>.

<sup>30</sup> BERLINGIERI, *On Arrest of Ships*, 2000, pp. 307, 308.

<sup>31</sup> BERLINGIERI F., *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 Tribunale di Genova 2010, in *Dir. maritt.*, 2011, 222.

<sup>32</sup> TULLIO L., *Il contratto di noleggio*, in *Trattato di Diritto Civile e Commerciale*, 2006, p. 11; HILL, *Maritime Law*, 171.

<sup>33</sup> V. BERLINGIERI, *On Arrest of Ships*, 2000, p. 308.

### 7) *Perdite o avarie delle merci e dei bagagli*

La regolamentazione della lettera (f) della Convenzione di Bruxelles del 1952 viene compresa nel sub (h) della Nuova Convenzione. Si possono ravvisare due nuovi elementi rispetto alla Convenzione del 1952 il primo dei quali modifica in un certo senso la disposizione mentre il secondo ha natura correttiva. Precisamente, il primo amplifica i crediti fondati sulla perdita o l'avarìa delle cose trasportate con la formulazione "*or in connection with goods carried*" per racchiudere, in questo modo, anche i danni da ritardo o da lucro cessante. Il secondo si riferisce alla sostituzione del termine "*baggage*" con il più ampio "*luggage*" del testo inglese in modo da comprendere tutti i bagagli, compresi gli oggetti di grande valore (oro, argento, gioielli, preziosi, opere d'arte, etc.) che sono stati depositati presso il vettore con l'impegno di quest'ultimo di custodirli in luogo sicuro (come ad esempio le macchine) <sup>34</sup>.

### 8) *Avaria comune, rimorchio e pilotaggio*

I crediti che nascono dalle suddette cause sono rimasti invariati nelle lettere (i), (j) e (k) della nuova Convenzione mentre il riferimento della Convenzione del 1952 al prestito navale e all'istituto affine di "*bottomry*" <sup>35</sup> del diritto anglosassone è stato abbandonato.

### 9) *Forniture di prodotti o materiali per l'esercizio della nave*

Spiegazioni e precisazioni riguardo la fornitura di prodotti o materiali per l'esercizio della nave contiene la lettera (l) della nuova Convenzione rispetto alla (k) della Convenzione del 1952. Poiché il testo inglese e quello francese avevano la formulazione "prodotti e materiali '*supplied to a ship*' '*faites a un navire*'", è sorta la questione se nel termine 'fornitura' veniva compresa non solo la vendita ma anche i diritti dei creditori dalla messa a disposizione di un certo numero di spazi adatti a ricevere container. La giurisprudenza inglese ha affermato che i diritti di quest'ultimi

<sup>34</sup> MARKIANOS, *The Athens Convention Relating to the carriage of passengers and their Luggage*, in *Dir. maritt.*, 1975, p. 37.

<sup>35</sup> Contratto di prestito a cambio marittimo. Contratto impiegato di rado al giorno d'oggi, col quale, in caso di assoluta necessità, come, ad esempio di apportare riparazioni alla nave in un porto straniero, il comandante contrae un mutuo per completare il viaggio dando in garanzia la nave, il nolo e il carico. ASCARELLI 1954, ed. 1962, 9.

siano compresi nel termine “*supplied to a ship*”<sup>36</sup> a condizione però che la messa a disposizione riguardava la ‘*particular ship*’ e non in generale la totalità dei “*container ships*” del proprietario di navi.

Con la nuova formulazione della lettera (l) che introduce il termine “*including containers*” la disposizione racchiude altresì i diritti dei creditori secondo gli ultimi sviluppi dei traffici marittimi anche quando essi coinvolgono la “*sister ship*” ai sensi dell’art. 3 della Convenzione<sup>37</sup>.

Con i termini “*provisions, bunkers, equipment*” e con l’inserimento dei “*services rendered to the ship*” viene esteso ancora di più l’ambito dei crediti in relazione alla disposizione del 1952. Ulteriore amplificazione comporta il riferimento ai crediti relativi alla amministrazione (*management*) nonché alla conservazione (*preservation*)<sup>38</sup> della nave. Quest’ultimo è stato introdotto per l’armonizzazione del testo con la disposizione dell’art. 2 §5 della Convenzione MLM del 1926 sui privilegi marittimi e le ipoteche navali che trova tuttora applicazione in numerosi Stati<sup>39</sup>.

10) *Costruzione, ricostruzioni, riparazioni, attrezzatura di nave o spese di cantiere*

Nei crediti fondati sulle cause di costruzione, riparazioni, attrezzatura di nave o spese di cantiere che statuiva la lettera (l) della Convenzione del 1952, sono stati aggiunti, con il sub (m) della nuova Convenzione, anche i crediti fondati su “*reconstruction*” e “*converting of the ship*” riferendosi così a lavori che si eseguono e si compiono sulla nave e sovente eccedono il termine “costruzione” della Convenzione del 1952. L’introduzione di queste due cause di crediti è stata sulla falsariga del testo della Convenzione MLM del 1993.

<sup>36</sup> V. ‘*The River Rima*’ 1988 2 *Lloyd’s Rep.* 193, 197.

<sup>37</sup> La disposizione dell’art. 3 della Convenzione di Ginevra del 1999 estende l’applicazione dell’istituto del sequestro conservativo prevedendo che un creditore può sequestrare oltre alla ‘*particular ship*’ “qualsiasi altra nave della stessa persona che al momento in cui il credito marittimo è sorto era proprietaria della nave in relazione alla quale il credito è sorto...” SICCARDI F., *Il debitore, la nave ed il sequestro. Dalla Convenzione del 1952 alla Convenzione del 1999*, in *Dir. maritt.*, 2011, pp. 1153 e seg.

<sup>38</sup> V. BERLINGIERI, *On Arrest of Ships*, cit., 309, 310.

<sup>39</sup> TETLEY W. *Arrest, Attachment and Related Maritime Law Procedures* <http://www.mcgill.ca/maritime-law/maritime-admiralty/arrest/>.

### 11) *Tasse, imposte ed altri oneri*

Il loro inquadramento in una categoria separata individuata nella lettera (n) della nuova Convenzione riguarda le spese e gli oneri dovuti a porti, canali artificiali ed acque interne, diritti di dock etc. La nuova disposizione è decisamente ampliata in relazione a quella del 1952 per comprendere tutte le imposte, tasse ed altri oneri e contemporaneamente proteggere i diritti dei "terminal operators".

### 12) *Salari e relative spese*

La disposizione della Convenzione del 1952 appariva assai limitata<sup>40</sup> ed è per questa ragione che la lettera (o) della nuova Convenzione risulta decisamente più ampia con l'introduzione dei "wages and other sums due...", "gages et autres sommes dus...". Per quanto concerne i crediti sui contributi di assicurazione sociale è stata riprodotta la formulazione della Convenzione MLM 1993 sui privilegi marittimi e le ipoteche navali nella quale la Convenzione si riferisce ai contributi dovuti dal proprietario della nave al comandante oppure all'equipaggio con l'esclusione, però, dei contributi dovuti dai lavoratori<sup>41</sup>.

### 13) *Esborsi per la nave o per conto del suo proprietario*

La disposizione della lettera (p) della nuova Convenzione risulta maggiormente sintetica e concisa dalla corrispondente della Convenzione del 1952. Agli esporsi che fondano diritti di sequestro, ivi riferiti, vengono inclusi i pagamenti effettuati dal comandante della nave nell'ambito del suo potere rappresentativo assegnatogli ex legge. Inoltre, la disposizione con la dizione "on behalf of the ship" si sottintende il proprietario della nave senza però racchiudere gli esborsi effettuati per conto del caricatore, del noleggiatore, dell'armatore oppure del conduttore di scafo nudo<sup>42</sup>.

### 14) *Premi assicurativi*

La Convenzione di Bruxelles del 1952 non contiene alcuna disposizione attinente ai crediti che si fondano su premi assicurativi e di mutua

<sup>40</sup> V. *The Fairport* 1967, 2 *Lloyd's Rep.*, 162; *The Halkyon Skies* *Lloyd's Rep.*, 1976, 461.

<sup>41</sup> Sul dibattito e sulla posizione finale presa dalla maggioranza dei rappresentanti V. BERLINGIERI F., in *Travaux Préparatoires* della Convenzione pp. 419.

<sup>42</sup> V. BERLINGIERI, *On Arrest of Ships*, 2000, pp. 92, 93 "...referring to the ship herself, not to her operation".

assicurazione. Tali crediti erano stati appositamente esclusi dalla Convenzione del 1952<sup>43</sup>, ma considerando che, siano stati valutati come crediti strettamente marittimi in relazione alla nave soggetta a sequestro, il progetto di Lisbona del 1985 ha introdotto una regolamentazione pertinente che è rimasta invariata dalla *Joint Intergovernmental Group of Experts JIGE* delle IMO e UNCTAD. In questo modo, ai sensi della lettera (q) dell'art. 1 §1 della Convenzione del 1999 i "insurance premiums, including mutual insurance calls" vengono considerati crediti marittimi<sup>44</sup>.

#### 15) *Provvigioni e compensi*

Nuovi crediti marittimi introduce la disposizione della lettera [r] dell'art. 1§1 della Convenzione del 1999 che si fondano su qualsiasi commissione, provvigione, compensi o diritti di agenzia in relazione alla nave e effettuati dal proprietario di nave, dal noleggiatore, dal conduttore o da altre persone che agiscono per conto di questi. Vengono, altresì, comprese le provvigioni ed i diritti di agenzia attinenti a polizze assicurative, contratti di noleggio, contratti di trasporto di merci e di persone, di assistenza, di rimorchio, di costruzione di nave ed altri<sup>45</sup>.

#### 16) *Controversie attinenti alla proprietà e al possesso di una nave*

Nella lettera (s) dell'art. 1§1 vengono racchiuse le controversie attinenti alla proprietà della nave, come d'altronde, avveniva nella disposizione (p) della Convenzione del 1952 con la soppressione, però, della lettera (o) di quest'ultima che si riferiva distintamente alla proprietà contestata di una nave, in quanto considerata ripetitiva<sup>46</sup>. Si chiede se nella nuova disposizione vengono comprese anche le controversie relative alla comproprietà di una nave e al possesso di una nave in comproprietà. Sul punto, considerando che, la nuova disposizione ha eliminato il riferimento alle controversie riferite alla comproprietà menzionate nella lettera (p) della Convenzione del 1952 si riconosce la volontà del legislatore internazionale di non estendere la nozione del credito marittimo e quanto ammesso per effettuare il

<sup>43</sup> V. BERLINGIERI, *On Arrest of Ships*, 2000, pp. 308; *Gatol international v. Arkwright Manufacturers Mutual Insurance Company, The Sadrina*, 1958 1 *Lloyd's Rep.* 181, 185, 186.

<sup>44</sup> Cfr. HILL, *Maritime Law*, 6th ed., 168, CHORLEY & GILES, *Shipping Law*, 8<sup>th</sup> ed., 174.

<sup>45</sup> BERLINGIERI, *ult. op. cit.*, p. 308.

<sup>46</sup> BERLINGIERI, *ult. op. cit.*, p. 312.

sequestro conservativo a tali controversie. Inoltre, la nuova Convenzione riconosce la possibilità agli Stati Contraenti al momento di ratifica della Convenzione di lasciare fuori l'applicazione della lettera (s) dell'art. 1 §1.

17) *Controversie tra comproprietari*

La disposizione della lettera (t) si riferisce ai crediti marittimi relativi a controversie provenienti da esercizio o partecipazione agli utili di una nave in comproprietà. In questo modo la regolamentazione si restringe rispetto alla Convenzione del 1952 in quanto non vengono racchiuse le controversie che hanno ad oggetto la vendita della nave in comproprietà<sup>47</sup>, la sua ipoteca, la divisione in quote nonché la disponibilità delle quote.

18) *Ipoteca navale ed altre garanzie reali della stessa natura*

La disposizione della lettera (u) ripete quanto statuito nella rispettiva disposizione della Convenzione del 1952 integrandola, però, con nuovi crediti. Il principio sia della nuova che della disposizione del 1952 è quello di ammettere il sequestro conservativo per qualsiasi credito (anche se esso non è marittimo secondo la lista dalla (a) alla (t) e (n) della nuova Convenzione)<sup>48</sup>. In più, introduce crediti che si tutelano con altre garanzie reali sulla nave (*"or a charge of the same nature on the ship"*). Tale formulazione estende l'ambito dei crediti ed, inoltre, aumenta la protezione dei creditori.

19) *Controversie attinenti alla compravendita di nave*

Completamente nuova è la disposizione della lettera (v), la quale è stata introdotta con il progetto di Lisbona dove è stato sostenuto che crediti marittimi sono, soprattutto, quelli che si fondano sulla compravendita di nave. Secondo la dottrina non vengono compresi nella disposizione i crediti che si fondano sulla responsabilità precontrattuale delle parti che si riferisce alla fase preliminare alla stipulazione del contratto ed alle trattative<sup>49</sup>.

<sup>47</sup> Cfr. PESCATORE, *Comproprietà della nave e dell'aeromobile e società di armamento*, in *Enc. Dir.* VIII/1961, 137; MANCUSO, *Comproprietà della nave e società di armamento*, in *Enc. Giur.* VII/1988; MEDINA, *Proprietà e comproprietà di nave e di aeromobile*, in *Dig. Comm.*, XII/1995, 410; PESCATORE, *Considerazioni "aggiornate" sulla comproprietà navale e della nave in costruzione*, in *Riv. Dir. Nav.*, 1972, I, 3; GAETA, *Il regime della comproprietà della nave e dell'aeromobile in costruzione*, in *Dir. maritt.*, 1983, 490.

<sup>48</sup> BERLINGIERI, *ult. op. cit.*, p. 313.

<sup>49</sup> GASKELL N., SHAW R., *The Arrest Convention 1999*, LMCLQ 1999, 454; BERLINGIERI, *ult. op. cit.*, p. 314.

6. – La nuova Convenzione sulla falsariga della Convenzione del 1952 nei paragrafi § 3, 4 e 5 dell'art. 1 adopera termini di diritto sostanziale e processuale che vengono utilizzati più volte nel testo.

Poiché il sequestro costituisce istituto di diritto processuale, "attore" per i Paesi della "civil law" è la persona che allega a suo profitto l'esistenza di un credito marittimo. Simile significato ha il termine "claimant" del testo inglese nell'art. 1 §4 della Convenzione del 1999. Il testo francese adopera il termine "creancier" (creditore) il quale, però, con l'inserimento delle parole "alleguant une créance maritime" viene a coincidere con il significato della definizione del testo inglese<sup>50</sup>. Il "claimant" deve dimostrare di avere determinate caratteristiche ed è, inoltre, necessario, poiché gli venga concesso il diritto di effettuare il sequestro, che ricorrano le condizioni dell'art. 3 §§ 1 e 2 della Convenzione del 1999.

Ai sensi dell'art. 1 §3 della Convenzione nella definizione "persona" viene compresa ogni persona fisica o giuridica, le società di persone o di capitali, gli enti sia di diritto pubblico che di diritto privato nonché lo Stato e le sue amministrazioni. La nuova disposizione è più ampia dalla rispettiva della Convenzione del 1952 dato che racchiude anche le persone senza personalità giuridica ("corporate or not").

7. – Ai sensi dell'art. 1 §4 il termine "Corte" si riferisce ad ogni Corte giudiziaria che sia competente ("any competent judicial authority, toute autorité judiciaire compétente"). La disposizione del testo del 1952 non è stata ripetuta in quanto considerata imprecisa. Durante i lavori preparatori è stato proposto dalla CMI di utilizzare i termini "by or under" per la definizione dell'autorità che effettua il sequestro o decide sulla sua revoca. Il testo definitivo, tuttavia, ha introdotto solamente la preposizione "under" per comprendere, con questa formulazione più generica, anche le ipotesi di regolamenti di Stati contraenti in cui le disposizioni per il sequestro non prevedano che il sequestro venga effettuato direttamente dalla Corte nonostante venga deciso da essa. In ogni caso, tale amplificazione della disposizione riguarda solamente l'esecuzione della sentenza e non la sua emissione<sup>51</sup>.

<sup>50</sup> BERLINGIERI, *ibidem*, p. 333 § II. 171.

<sup>51</sup> V. Annex I, to the Report on the Eighth Session of JIGE, BERLINGIERI, *ult. op. cit.*, Appendix III, p. 435, 436.