

CONFERENZE E CONVEGNI

IL SEQUESTRO DI NAVE: UN RAFFRONTO TRA LE CONVENZIONI DEL 1952 E DEL 1999

GENOVA - 27 GIUGNO 2011

L'ENTRATA IN VIGORE DELLA NUOVA CONVENZIONE SUL SEQUESTRO CONSERVATIVO DI NAVE

GIORGIO BERLINGIERI*

1. Nella relazione svolta all'Assemblea del 20 maggio 2011 era stato ricordato che l'Associazione Italiana di Diritto Marittimo – AIDIM, costituita nel 1899, è una delle 50 associazioni nazionali facenti parte del CMI, organismo internazionale non governativo, costituito ad Anversa nel 1897, che ha quale scopo statutario l'unificazione del diritto marittimo mediante l'elaborazione di progetti di convenzioni internazionali. Inizialmente i progetti erano sottoposti alla Conferenza Diplomatica di Diritto Marittimo istituita dal Governo Belga, che veniva convocata quando un progetto di convenzione era pronto per essere considerato e discusso. Nei decenni più recenti, con inizio dagli anni '60, a seguito dell'interesse manifestato da varie organizzazioni delle Nazioni Unite e dall'IMO per l'unificazione del diritto marittimo, il CMI mise loro a disposizione il patrimonio della sua esperienza.

2. Così è stato anche per la Convenzione del 1999 sul sequestro di navi. Infatti quando la decisione di considerare una revisione della Convenzione del 1952 (ed anche delle Convenzioni del 1926 e del 1967 su privilegi e ipoteche) venne presa contemporaneamente dall'IMO e dall'UNCTAD nel 1984, il CMI offerse loro la sua collaborazione e costituì due commissioni internazionali con l'incarico di valutare l'opportunità di una loro modifica o alternativamente di una loro sostituzione. Ciascuna di tali commissioni, adottando l'usuale metodo di lavoro del CMI, predispose un questionario, diramato a tutte le Associazioni nazionali. Con riguardo alla Convenzione del 1952 sul sequestro di navi tra le domande erano comprese quelle relative all'eventuale aggiunta di altri crediti a quelli elencati nel suo art. 1.1, alla possibilità di sequestrare la nave per crediti nei confronti di soggetto diverso dal proprietario, alla opportunità che il sequestro radicasse la competenza sul merito e che

* Presidente dell'Associazione Italiana di Diritto Marittimo.

fossero inserite norme sul sequestro colposo e sul sequestro multiplo. Poiché le modifiche considerate erano numerose, fu scartata l'idea di redigere un Protocollo alla Convenzione del 1952 e il Gruppo di Lavoro (il delegato dell'AIDIM era Enrico Vincenzini) preparò quindi il progetto di una bozza di nuova convenzione che venne sottoposto alla Conferenza del CMI tenutasi a Lisbona nel 1985. Dopo la sua approvazione da parte della Conferenza, e quindi dell'Assemblea del CMI, il progetto, unitamente al progetto di una nuova convenzione sui privilegi e le ipoteche, anch'esso discusso e approvato dalla conferenza di Lisbona, venne poi trasmesso dal Presidente del CMI all'IMO e all'UNCTAD. Queste due organizzazioni si persuasero della opportunità di affrontare congiuntamente lo studio dei due progetti ed istituirono a questo scopo un Joint International Group of Experts on maritime liens and mortgages and related subjects. Tale Gruppo di Lavoro inizialmente ricevette il mandato di procedere alla elaborazione di un progetto di convenzione sui privilegi e le ipoteche, in quanto era stato ritenuto che una nuova convenzione sul sequestro di navi avrebbe dovuto tenerne conto.

3. La nuova convenzione sui privilegi e le ipoteche, il cui progetto era stato elaborato dal Joint Working Group sulla base del progetto iniziale del CMI, venne adottata dalla Conferenza Diplomatica, convocata dalle Nazioni Unite e dall'IMO, tenutasi a Ginevra nel maggio del 1993. In tale occasione venne deliberato di dare mandato al Joint Working Group affinché valutasse anche la possibile revisione della Convenzione del 1952 sul sequestro. Il Joint Working Group adottò anche in questo caso come base dei suoi lavori il progetto del CMI e dopo una serie di riunioni a Londra e a Ginevra nel corso degli anni 1994, 1995 e 1996 predispose un progetto largamente basato su quello del CMI, sottoponendolo ad una Conferenza Diplomatica tenutasi a Ginevra dal 1° al 12 marzo 1999 dalla quale venne adottato, con alcune modifiche.

4. La reazione della comunità marittima internazionale alla Convenzione del 1999 è stata abbastanza inusuale. Difatti in oltre dieci anni vi è stato un limitato numero di ratifiche e adesioni di Stati di scarsa rilevanza, salvo la Spagna, sotto il profilo della entità del loro traffico: Albania, Bulgaria, Ecuador, Estonia, Liberia, Algeria, Benin, Lettonia, Spagna e Siria, di cui gli ultimi cinque già parte della Convenzione del 1952. Tuttavia diversi altri Stati, tra i quali in primo luogo uno di primaria importanza, la Cina, nonché gli Stati parte della Comunità Andina (Bolivia, Colombia, Ecuador e Perù) e il Venezuela, hanno adottato il testo della Convenzione come loro legge nazionale. In India la Corte Suprema ha adottato, nel caso *The "Sea Success"*¹, l'elenco dei crediti marittimi della Convenzione del 1999 e su tale base è stato ritenuto che la Convenzione fosse applicabile in India. Infine altri Stati, tra i quali la Federazione Russa e gli Stati della Comunità Economica e Monetaria dell'Africa Centrale (Camerun, Ciad, Repubblica Centro Africana, Congo, Gabon e Guinea

¹ Per un commento a tale sentenza si veda BHARUCHA, *Legal aspects of arrest of ships in India: recent developments*, in questa *Rivista*, 2009, pag. 1382 ss.

Equatoriale) ne hanno invece incorporato alcune norme, tra le quali l'elenco integrato dei crediti marittimi. Mentre né la Cina né gli Stati sudamericani sono parte della Convenzione del 1952, quelli africani, tranne la Guinea Equatoriale, lo sono, ma non risulta che l'abbiano denunciata. Con riguardo a questi ultimi potrebbe pertanto sorgere una posizione conflittuale tra l'incorporazione dell'elenco integrato dei crediti marittimi da una parte e quello della Convenzione del 1952 dall'altra, in quanto quest'ultima non consente il sequestro in relazione ai crediti marittimi che in essa non figurano. È comunque indubbio che il recepimento di una convenzione effettuato mediante l'adozione di alcune sue norme, e cioè utilizzandola sostanzialmente alla stregua di una *model law*, può allargare la sfera di applicazione della nuova normativa uniforme e costituire il presupposto di una successiva formale adesione alla Convenzione del 1999.

5. La nuova Convenzione è rimasta aperta alla firma presso la sede delle Nazioni Unite dal 1° settembre 1999 al 31 agosto 2000. Tra gli Stati firmatari, che in tale modo hanno manifestato quindi un giudizio positivo sulla nuova normativa, oltre alla Bulgaria e all'Ecuador che ne sono parte, vi sono la Danimarca, la Finlandia, la Norvegia e il Pakistan che però non hanno finora proceduto alla sua ratifica. Con l'adesione dell'Albania, il 14 marzo 2011, si è raggiunto il numero di Stati richiesto per la sua entrata in vigore, che avrà luogo, decorso il termine di sei mesi indicato all'art. 14, il 14 settembre 2011. Il 28 marzo 2011 la Spagna ha poi denunciato la Convenzione del 1952 che quindi non sarà più applicabile sul suo territorio dopo il decorso di un anno dalla denuncia, che in base al suo art. 17, ha effetto 12 mesi dopo il suo deposito.

6. Quando uno Stato aderisce ad una nuova convenzione dovrebbe denunciare quella precedente relativa alla stessa materia. Tuttavia questo non sempre accade. Per quanto riguarda la Convenzione del 1999 sul sequestro la Spagna, come si è detto, ha denunciato la Convenzione del 1952, ma non risulta che a ciò abbiano provveduto Algeria, Benin, Lettonia e Siria. Una tempestiva denuncia della Convenzione del 1952 non sarebbe stata possibile prima della entrata in vigore di quella del 1999, in quanto la sua data non era conosciuta. A tale inconveniente è stato posto rimedio dalle Regole di Rotterdam, le quali nel loro art. 89 disciplinano la procedura di denuncia delle precedenti convenzioni sul trasporto marittimo di merci – Regole dell'Aja-Visby e Regole di Rotterdam – disponendo che gli Stati debbono dichiarare che la denuncia avrà effetto dalla data di entrata in vigore per essi delle Regole di Rotterdam. Attualmente, essendo la Convenzione del 1999 entrata in vigore, tenuto conto che la denuncia della Convenzione del 1952 prende effetto, in base al suo art. 17, dodici mesi dopo la sua notifica al Governo belga mentre la Convenzione del 1999 entra in vigore, per gli Stati che vi aderiscono ora, tre mesi dopo il deposito dello strumento di adesione, occorre, per assicurare le concomitanze tra cessazione della applicabilità della Convenzione del 1952 e inizio della applicabilità di quella del 1999, che la denuncia della prima abbia luogo nove mesi prima della adesione alla seconda.

7. L'AIDIM, quale associazione nazionale di diritto marittimo facente parte del

CMI, ha sempre partecipato agli studi relativi alla elaborazione e alla revisione delle convenzioni internazionali e così è avvenuto anche per il progetto della Convenzione del 1999. Come è stato menzionato, un delegato dell'AIDIM era infatti tra i componenti del Gruppo di Lavoro appositamente costituito dal CMI e una numerosa delegazione dell'AIDIM ha poi partecipato alla Conferenza del CMI di Lisbona del 1985. La Convenzione, adottata nel 1999, è stata dormiente per oltre dieci anni, ma la decima adesione e la conseguente prossima entrata in vigore la rende meritevole di attenzione ed esame poiché le sue norme potrebbero avere rilievo diretto o indiretto per tutta la comunità marittima internazionale e quindi anche per l'Italia.

8. L'AIDIM ha così ritenuto opportuno promuovere l'incontro odierno per offrire una panoramica della nuova normativa sul sequestro e considerare l'opportunità che l'Italia vi aderisca. È pertanto con estremo interesse che partecipo assieme a tutti voi a questo Convegno in cui, mi fa piacere sottolinearlo, coloro che ci intratterranno, dai Presidenti delle due Sessioni, Mauro Casanova e Francesco Berlingieri, entrambi già Ordinari di Diritto Marittimo nell'Università di Genova, ai relatori, ai componenti della Tavola Rotonda, sono tutti Soci dell'AIDIM.

9. Questa presentazione è anche per sottolineare come l'AIDIM, da un lato ha sempre collaborato e collabora con il CMI nell'attività internazionale di unificazione e armonizzazione del diritto marittimo e, dall'altro, si rende promotrice di studi e incontri affinché l'esigenza di uniformità sia avvertita e possa essere apprezzata da tutta la comunità marittima italiana alla quale si propone per rappresentarne e contemperarne le esigenze nelle sedi internazionali, conformemente ai propri scopi statutari.