

I NUOVI "CREDITI MARITTIMI" SECONDO LA CONVENZIONE DEL 1999

PIETRO PALANDRI*

La Convenzione del 1999 è stata adottata in occasione della Conferenza Diplomatica tenutasi a Ginevra nel marzo di quell'anno. In tale sede vennero presentate le bozze elaborate dal CMI e dal gruppo di lavoro congiunto JIGE (Joint Intergovernmental Group of Experts on Maritime Liens and Mortgagees and Related Subjects) di IMO e UNICTAD.

Uno dei primi temi affrontati dalla Conferenza Diplomatica del 1999 fu quello della scelta, ai fini della definizione dei crediti marittimi, fra un sistema aperto o di "open list" ovvero, in alternativa, l'adozione di un'elencazione tassativa o di "closed list". Le bozze di Convenzione che furono presentate in apertura dei lavori della Conferenza Diplomatica evidenziavano una netta scelta a favore di un sistema aperto. Tale scelta veniva operata attraverso l'indicazione di una definizione generale di crediti marittimi nonché la menzione di un'elencazione esemplificativa. Ad esempio, la bozza predisposta dal CMI recitava:

"Maritime Claim" means any claim arising out of the ownership, construction, possession, mortgage or hypothecation, management, operation or trading of any ship, or out of salvage operations relating to any ship, including but not restricted to...."

Si trattava quindi, evidentemente, di una scelta opposta a quella adottata nell'ambito della Convenzione del 1952 il cui art. 1.1 prevede l'elencazione tassativa dei *maritime claims* per i quali, e soltanto per i quali, è possibile il sequestro di una nave.

A sostegno dell'adozione di una lista aperta, veniva indicata soprattutto l'esigenza di adattamento rispetto ad eventuali successivi sviluppi dell'industria dei trasporti marittimi e della navigazione, che un sistema aperto appunto avrebbe consentito di catturare senza necessità di introduzione di nuovi *maritime claims*. La lista chiusa contenuta nella Convenzione del 1952 era del resto una delle ragioni che avevano determinato la necessità di una sua revisione.

In effetti, inizialmente la Conferenza Diplomatica nel suo complesso si schierò apertamente a favore di questa opzione. Tuttavia, durante i lavori emersero dubbi cir-

* Avvocato in Genova.

ca tale scelta al punto che i lavori della Conferenza si chiusero con l'adozione di una elencazione tassativa dei *maritime claims*. L'argomento svolto a favore dell'adozione dell'elenco tassativo fu quello dell'esigenza di uniformità, essendovi il rischio che un'elencazione non tassativa o una "*lista aperta*" potesse dar luogo a interpretazioni diverse e a diverse applicazioni da parte dei giudici dei paesi membri. Ecco quindi che il testo adottato per introdurre la lista dei *maritime claims* non contiene alcuna variazione rispetto al testo già presente all'art. 1.1 della Convenzione del 1952.

- Conv. 1999

"Maritime Claim" means a claim arising out of one or more of the following.

- Conv. 1952

"Maritime Claim" means a claim arising out of one or more of the following.

Il fatto poi che i partecipanti alla Conferenza abbiano deciso di adottare una "*lista chiusa*" non significa di per sé che per tale ragione lo scopo che ci si era prefisso sia stato raggiunto. In effetti, l'elencazione, che si intende tassativa, dei *maritime claims* adottata dalla Conferenza Diplomatica del 1999 contiene elementi tali da mettere in dubbio che si sia adottata una "*closed list*" a tutti gli effetti.

Al riguardo basti osservare il primo dei crediti marittimi elencati nella lista di cui all'art. 1.1.

a) a loss or damage caused by the operation of the ship.

Tale *maritime claim* è stato introdotto in luogo della lettera a) dell'art. 1.1 della Convenzione del '52 che recita.

a) damage caused by any ship either in collision or otherwise.

Quest'ultima disposizione è sempre stata interpretata come se il credito marittimo in questione si riferisse al caso di collisione, al caso di danni causati da una nave ad un'altra senza la necessità di contatto diretto (il cosiddetto "*wash damage*"), nonché l'urto contro oggetti fissi. È evidente che la definizione adottata dalla Conferenza Diplomatica del 1999 è più ampia. Occorre tuttavia determinare l'estensione di tale ampiezza e quindi l'effettivo oggetto del credito marittimo in esame. Innanzitutto si deve osservare che il termine "*operation*" può indicare non solo la "*physical operation*" e quindi la navigazione della nave ma anche l'esercizio commerciale, la "*commercial operation*". Se la lettera a) dell'art. 1.1 dovesse essere interpretata come se rientrassero fra i *maritime claims* tutti i *claims* derivanti sia dall'esercizio commerciale che dall'esercizio nautico della nave, la norma in esame fungerebbe da disposizione "*catch all*", destinata a ricomprendere fra i *maritime claims* tutti i crediti che possano essere riferiti ad una nave ed all'esercizio della stessa sia commerciale (e quindi crediti anche di natura contrattuale) che nautico (crediti di natura extra-contrattuale) che non siano ricompresi nella successiva elencazione contenuta all'art. 1.1. In sostanza, si avrebbe di fatto l'adozione di una "*open list*" nonostante l'apparente intenzione della Conferenza di adottare una "*closed list*". Tuttavia questa non pare essere l'interpretazione corretta. Infatti l'esercizio della nave oggetto della lettera a) dovrebbe comprendere unicamente la "*physical operation*", l'esercizio della navigazione, dovendosi escludere dall'ambito di applicazione di tale disposizione l'impiego commerciale, la "*commercial operation*" della nave. A supporto di

tale interpretazione restrittiva, militano senz'altro i lavori della Conferenza Diplomatica (ove le parti che hanno stipulato il trattato dichiararono l'intenzione di adottare una lista chiusa; – cfr. al riguardo anche gli artt. 31 e 32 della Convenzione di Vienna sul Diritto dei Trattati) sia l'interpretazione sistematica dell'art. 1 nel suo complesso. A tale ultimo riguardo si deve osservare che se si dovesse accedere all'interpretazione estensiva della lettera a), l'elencazione successiva contenuta nell'art. 1.1 (forse salvo per quanto riguarda i crediti nascenti dal contratto di compravendita di nave) sarebbe del tutto inutile.

Va in ogni caso osservato che anche l'interpretazione restrittiva della lettera a) dell'art. 1.1 che qui si suggerisce, lascia comunque aperta la possibilità di ricomprendere fra i *maritime claims* crediti derivanti dall'impiego fisico della nave e dall'esercizio della navigazione non altrimenti individuati attraverso l'elencazione contenuta all'art. 1.1. Deve pertanto concludersi che la lettera a) della Convenzione del 1999 finisce per introdurre una "*mini open list*" dei crediti marittimi.

Detto questo occorre esaminare alcune delle disposizioni introdotte dalla Convenzione del 1999 sia in relazione a nuovi *maritime claims* che in relazione ad altre novità apportate dalla Convenzione, che si riverberano sull'effettiva portata delle disposizioni adottate. Un primo elemento di rilievo scaturisce dalla lettera g) dell'art. 1.1 della Convenzione del 1999 che dispone

g) any agreement relating to the carriage of goods or passengers on board the ship, whether contained in a charter party or otherwise.

Questa disposizione ha lo scopo di sostituire la lettera e) dell'elencazione contenuta nella Convenzione del 1952 che recita

e) agreement relating to the carriage of goods in any ship whether by charterparty or otherwise.

Come si può vedere l'elemento di novità è costituito dal riferimento non solo ai crediti nascenti dal contratto di trasporto di merci bensì anche ai crediti nascenti dal contratto di trasporto di passeggeri. Durante i lavori della Conferenza Diplomatica di Ginevra si sollevarono obiezioni (dal delegato maltese) circa l'opportunità dell'introduzione fra i crediti marittimi dei crediti derivanti dal trasporto di passeggeri. Si paventava il rischio che a seguito di tale introduzione divenisse possibile sequestrare navi per reclami quali quelli per danni da vacanza rovinata. Altri osservarono che l'introduzione del riferimento al contratto di trasporto di passeggeri era del tutto inutile in quanto i reclami che normalmente possono sorgere in relazione a tale contratto erano già coperti e quindi considerati come *maritime claims* da altri voci dell'elencazione contenuta all'art. 1.1, come quelle di cui alla lettera b) ove si fa riferimento a danni alle persone:

b) loss of life or personal injury occurring, whether on land or on water, in direct connection with the operation of the ship.

ovvero alla lettera h) ove si fa riferimento ai danni da perdita di bagagli.

h) loss or damage to or in connection with goods (including luggage) carried on board the ship.

Tuttavia il riferimento ai crediti nascenti dal contratto di trasporto di passeggeri è stato mantenuto e quindi i crediti nascenti dal contratto di trasporto di passeggeri costituiscono, per la Convenzione del 1999, *maritime claims* ad ogni effetto. Occorre quindi chiedersi se i timori del delegato maltese avessero un fondamento e quindi sia per esempio ora possibile sequestrare una nave per crediti da vacanza rovinata.

Questa possibilità pare almeno in parte esistere.

Il tenore letterale della norma sembra indicare che perché possa darsi luogo ad un credito marittimo, il credito in questione debba derivare da accordi relativi al trasporto di passeggeri, siano essi contenuti in un contratto di trasporto che in un altro contratto. È quindi possibile che si possa avere un credito marittimo per danni o altri crediti nascenti dalla prestazione di trasporto marittimo di un passeggero, contenuta in un altro contratto, quale il contratto di pacchetto turistico. Per le stesse ragioni sembra potersi escludere che il danno da vacanza rovinata che non pare inerente la prestazione di trasporto possa considerarsi come credito marittimo alla stregua delle disposizioni della Convenzione del 1999. Per contro, ciò non esclude che laddove il credito per danno da vacanza rovinata sia associato ad altri crediti che possono considerarsi come nascenti dal trasporto marittimo secondo la definizione che precede, il danno da vacanza rovinata non possa essere tutelato attraverso il sequestro di nave.

Infatti sia la giurisprudenza italiana¹ che la giurisprudenza francese² ritengono che in relazione ad un credito che sia solo in parte marittimo sia possibile sequestrare la nave in base alla Convenzione del 1952 anche per la parte non marittima del credito e non vi è ragione per cui si debba escludere che un'analoga interpretazione non possa essere adottata sotto vigore della Convenzione del 1999.

Un altro credito marittimo, contenuto nell'elencazione dettata dalla Convenzione del 1999 che merita una qualche riflessione è quello di cui alla lettera f).

¹ Trib. Bari 19 luglio 2002, *Morfimare S.r.l. c. Poseidon Shipping ge Bellatrix Shipping Company*, in questa *Rivista*, 2004, 1424:

“Ha natura di credito marittimo, sensi dell'art. 1§1 (n) della Convenzione di Bruxelles del 1952 sul sequestro conservativo di navi, il credito nascente da un contratto di agenzia, non rilevando che una parte pur considerevole del credito sia estraneo all'attività svolta dall'agente quale raccomandatario, essendo invece relativo all'indennità e ai compensi di fine rapporto agenziale”.

² Cass., Ch. Comm., 3 febbraio 1998, *Soc. Stardust Marine c. Scorpio Maritime Ltd.*, in questa *Rivista*, 2000, 1496:

“Qualora il credito a garanzia del quale viene richiesto il sequestro conservativo della nave in base alla Convenzione di Bruxelles del 1952 abbia solo in parte natura di credito marittimo, il sequestro deve essere concesso per l'intero importo.”

I nuovi "crediti marittimi" secondo la Convenzione del 1999

f) any agreement relating to the use or hire of the ship, whether contained in a charter party or otherwise.

In realtà questo credito marittimo non differisce da quello analogo già presente alla lettera d) dell'art. 1.1 della Convenzione del 1952

d) agreement relating to the use or hire of any ship whether by charterparty or otherwise.

Tuttavia un elemento di novità esiste, e ciò non tanto in relazione alle disposizioni di cui alle norme sopraindicate bensì per effetto delle disposizioni inserite all'art. 3 della Convenzione del 1999. Al riguardo è necessario rilevare che, in sede di applicazione dell'art. 1 della lettera e) dell'art. 1.1 della Convenzione del 1952 si è ritenuto (correttamente) possibile il sequestro per crediti nascenti dal contratto di noleggio unicamente laddove la misura cautelare sia richiesta da parte del noleggiatore³.

Infatti, se, come previsto dalla Convenzione del 1952, il creditore di un credito marittimo può sequestrare unicamente la nave alla quale si riferisce il credito o altra nave di proprietà del soggetto che era proprietario della nave alla quale si riferiva il credito quando questo è sorto, è altrettanto vero che per un credito dell'Armatore nei confronti del noleggiatore non può esservi una nave da sequestrare che risponda a tali requisiti.

È evidentemente per ovviare a tale problema che la Conferenza Diplomatica del 1999 decise di introdurre l'art. 3.2 che recita.

Arrest is also permissible of any other ship or ships which, when the arrest is effected, is or are owned by the person who is liable for the maritime claim and who was, when the claim arose:

(a) owner of the ship in respect of which the maritime claim arose; or

(b) demise charterer, time charterer or voyage charterer of that ship.

This provision does not apply to claims in respect of ownership or possession of a ship.

In tale norma si fa riferimento alla possibilità di sequestrare una nave diversa da quella in relazione alla quale è sorto il *maritime claim*, che sia di proprietà del soggetto che al momento in cui è sorto il *maritime claim* fosse il "*demise charterer*" ovvero (e questo è l'elemento di novità) "*time charterer*" oppure "*voyage charterer*" di quella nave.

³ Trib. Genova 21 aprile 1993, *Empresa Cubana de Fletes c. Ryszard Lyko*, in questa *Rivista*, 1995, 449.

"Perché un credito possa considerarsi sorto in relazione ad una nave, ai sensi e per gli effetti degli art. 1§1 e 3§1 della Convenzione di Bruxelles del 1952 sul sequestro conservativo di navi occorre che tale credito possa essere realizzato su tale nave e pertanto, non ha natura di *maritime claim*, ai sensi di tale Convenzione, il credito dell'armatore noleggiante nei confronti del noleggiatore per il pagamento del nolo".

Quindi, a differenza di quanto accade in relazione alla Convenzione del 1952, per la Convenzione del 1999 l'armatore che abbia un credito nei confronti del noleggiatore su base "time charter" o "voyage charter" ad esempio, per nolo, avrà la facoltà di sequestrare una nave (ovviamente diversa da quella in relazione alla quale è sorto il credito del reclamante) di proprietà di tale soggetto.

Occorre tuttavia osservare che l'equilibrio fra la posizione dell'armatore reclamante e quella della controparte contrattuale, come sopra raggiunto in relazione alla fattispecie indicata all'art. 3.2 non si è invece realizzato rispetto ad altre ipotesi di *maritime claim*.

È questo il caso del nuovo credito marittimo introdotto alla lettera v) dell'art. 1.1 che recita.

(v) any dispute arising out of a contract for the sale of the ship

Da un contratto di compravendita possono generarsi numerosi tipi di disputa. Un caso tipico, verificatosi in più occasioni a seguito del crollo dei mercati 2-3 anni fa, è quello dell'inadempimento del compratore agli obblighi assunti in forza di un Memorandum of Agreement per compravendita di nave. Secondo i formulari standard di MOA, in tale ipotesi l'Armatore ha diritto di trattenere l'importo, normalmente il 10% del prezzo d'acquisto, che il compratore ha depositato all'atto della stipula del contratto ma ha altresì il diritto di far valere il reclamo per i danni che fossero eventualmente superiori all'importo così trattenuto. Per tale reclamo l'armatore non avrebbe la possibilità di rivalersi, sequestrando una nave del compratore, se non nel caso in cui il compratore fosse anche noleggiatore (a scafo nudo) a tempo o a viaggio della nave oggetto del contratto di compravendita. In tutti gli altri casi, invece, l'armatore non potrebbe sequestrare una nave del compratore a garanzia del proprio credito.

Vi sono poi altri crediti marittimi o modifiche apportate dalla Convenzione del 1999 rispetto al testo della Convenzione del 1952.

Per esempio può essere di interesse raffrontare la definizione di credito marittimo derivante da salvataggio adottata dalla Convenzione del 1952 con quella presente nel testo del 1999.

- Conv. 1999

(c) salvage operations or any salvage agreement, including, if applicable, special compensation relating to salvage operations in respect of a ship which by itself or its cargo threatened damage to the environment

- Conv. 1952

(c) salvage

Le differenze sono evidenti. Innanzitutto il testo del 1999 contiene il (nuovo) riferimento al "salvage agreement". La ragione di ciò è vedere riconosciuta in modo

inequivocabile la qualifica di credito marittimo anche rispetto ai crediti derivanti da un accordo, quale il "Lloyd's Open Form", al quale non abbia poi fatto seguito un'attività di salvataggio vera e propria. La disposizione adottata nel 1999 fa inoltre espresso riferimento alla "special compensation" e quindi al compenso di cui all'art.14 della Convenzione del 1999 in tema di salvataggio, ripetendone il testo onde evitare un mero richiamo che avrebbe potuto comportare problemi nei confronti di Stati che da un lato intendevano aderire alla Convenzione del 1999 e dall'altro non sono parte o non intendono essere parte della Convenzione in tema di salvataggio.

Elemento di assoluta novità (a meno che non possa considerarsi compreso nella lettera a) dell'art. 1.1, di cui sopra) è il danno all'ambiente che è stato introdotto alla lettera d) dell'elencazione dei *maritime claims* che stiamo esaminando. Essa prevede.

d) damage or threat of damage caused by the ship to the environment, coastline or related interests; measures taken to prevent, minimize, or remove such damage; compensation for such damage; costs of reasonable measures of reinstatement of the environment actually undertaken or to be undertaken; loss incurred or likely to be incurred by third parties in connection with such damage; and damage, costs, or loss of a similar nature to those identified in this subparagraph (d)

Il testo della lettera d) è il frutto della proposta del rappresentante degli Stati Uniti alla Conferenza Diplomatica e contiene più o meno la trascrizione letterale di definizioni che sono contenute in varie Convenzioni. Ad esempio il riferimento a "measures taken to prevent, minimize or remove such damage" è basato sulla definizione di "preventive measures" contenute nella CLC. Analogamente si è fatto riferimento alla CLC in relazione all'indicazione fra i *maritime claims* dei "costs for reasonable measures of reinstatement of the environment actually undertaken or to be undertaken". Interessante poi è l'ultimo periodo ove si specifica che si considerano *maritime claims* "damage, cost or loss of a similar nature of those identified in this subparagraph d)". Anche questo è un esempio di "mini open list" che pare in qualche modo in contrasto (come sopra rilevato) rispetto all'intenzione originaria di adottare una "closed list".

Un nuovo credito marittimo è quello introdotto dalla lettera e) della Convenzione del 1999 che attiene ai costi di recupero o rimozione di relitto o di nave abbandonata.

La disposizione prevede.

e) costs or expenses relating to the raising, removal, recovery, destruction or the rendering harmless of a ship which is sunk, wrecked, stranded or abandoned, including anything that is or has been on board such ship, and costs or expenses relating to the preservation of and abandoned ship and maintenance of its crew.

Il testo in sostanza è quello adottato dalla Convenzione del 1976 in tema di limitazione della responsabilità per crediti marittimi.

d) claims in respect of the raising, removal, destruction or the rendering harmless of a ship which is sunk, wrecked, stranded or abandoned, including anything that is or has been on board such ship (art. 2 of the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, London 1976)

Una delle differenze fra le due disposizioni va rinvenuta nella menzione fra i *maritime claims* dei costi di conservazione della nave abbandonata e di mantenimento del suo equipaggio. Questi ultimi sono i costi che spesso vengono sostenuti per il mantenimento dell'equipaggio dopo l'abbandono della nave da parte dello stesso.

La Convenzione del 1999 ha dettato poi una diversa definizione del credito per forniture.

- Conv. 1999

l) goods, materials, provisions, bunkers, equipment (including containers) supplied or services rendered to the ship for its operation, management, preservation or maintenance

- Conv. 1999

k) good or materials wherever supplied to a ship for her operation or maintenance

Di rilievo pare il riferimento alla fornitura di containers introdotto nel testo del 1999. La ragione di tale introduzione non pare tuttavia chiara. Ben difficilmente infatti può ravvisarsi l'ipotesi in cui la fornitura di contenitori possa considerarsi come riferita ad una specifica nave per la sua operatività, gestione, conservazione o manutenzione.

Ed infine è necessario menzionare la lettera q) attraverso la quale la Convenzione del 1999 introduce fra i crediti marittimi i crediti per premi assicurativi, una delle principali lacune della Convenzione del 1952.

q) insurance premiums (including mutual insurance calls) in respect of the ship, payable by or on behalf of the shipowner or demise charterer.