



CAMMINO DIRITTO

Rivista di informazione giuridica
<https://rivista.camminodiritto.it>



IL SEQUESTRO NEL DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE: TIPOLOGIE, PROCEDIMENTI E DISCIPLINA INTERNAZIONALE

Il sequestro è un provvedimento cautelare, avente carattere provvisorio e funzionale alla difesa preventiva del diritto. Esso può assumere due forme: sequestro giudiziario, che tende ad assicurare la conservazione della cosa oggetto di controversia attraverso la sua custodia; sequestro conservativo, che tende ad assicurare la garanzia del creditore sui beni del debitore.

di **Simone Petrone**

IUS/06 - DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE

Articolo divulgativo - ISSN 2421-7123

Direttore responsabile

Raffaele Giaquinto

Publicato, Domenica 9 Dicembre 2018

Sommario: 1. Le tipologie di sequestro previste dal codice della navigazione; 2. Il procedimento per il sequestro; 3. L'amministrazione della nave sequestrata; 4. Regime relativo ai beni che si trovano sulla nave o l'aeromobile; 5. La disciplina internazionale.

1. Le tipologie di sequestro previste dal codice della navigazione

Il codice della navigazione prevede due tipologie di procedimenti cautelari: il sequestro conservativo ed il sequestro giudiziario di nave ed aeromobile.

In relazione alle navi, in particolare, possono essere oggetto delle misure cautelari in questione le navi, i galleggianti, i loro carati e le loro pertinenze separabili.

L'art. 644 cod. nav. inoltre, specifica che ove il sequestro sia relativo ai carati di navi, il giudice competente può - sentiti i comproprietari non debitori - autorizzare il sequestro dell'intera nave, quando la quota del proprietario debitore eccede la metà. In tale evenienza, il diritto spettante ai comproprietari non debitori sui carati ad essi appartenenti è convertito nel diritto alla corrispondente parte del prezzo di aggiudicazione ed è esente da ogni concorso alle spese delle procedure cautelari.

Tuttavia, non tutte le navi, tuttavia, possono essere oggetto di sequestro.

L'art. 645 cod. nav. prevede, infatti, delle peculiari tipologie di navi che non è possibile sottoporre a sequestro:

le navi da guerra, comprese le navi in costruzione per conto della marina militare nazionale; le navi adibite alle linee di navigazione, dichiarate di preminente interesse nazionale dal ministro per le comunicazioni, se non sia intervenuta l'autorizzazione del ministro medesimo; le navi adibite ai servizi pubblici di linea o di rimorchio della navigazione interna, se non sia intervenuta l'autorizzazione del ministro per le comunicazioni; le navi e i galleggianti, pronti a partire o in corso di navigazione, purché non si tratti di debiti a causa del viaggio che stanno per intraprendere o che proseguono. La nave marittima si reputa pronta a partire quando il comandante ha ricevuto le spedizioni, e la nave della navigazione interna quando il comandante di porto ha dato la relativa autorizzazione. Per quanto concerne le norme applicabili, l'art. 686 cod. nav. chiarisce che, salvo quanto previsto espressamente dal codice della navigazione, si applicano le disposizioni del codice di procedura civile riguardanti il sequestro di cui agli artt. 670 e seguenti c.p.c.. Un'interessante peculiarità relativa al sequestro conservativo, come disciplinato dal codice della navigazione, è data dal fatto che il creditore privilegiato

può ottenere il sequestro prescindendo dal riscontro del periculum in mora del debitore (art. 552 cod. nav.), requisito normalmente richiesto per le misure cautelari in questione.

L'articolo 558 cod. nav., inoltre, nel disciplinare l'estinzione dei privilegi, evidenzia come il sequestro sia un rimedio specifico cui è possibile ricorrere per evitare l'estinzione del privilegio.

Dal punto di vista strettamente procedurale, l'art. 682 cod. nav. disciplina la struttura base del provvedimento di autorizzazione. Nello specifico, il provvedimento di autorizzazione a procedere a sequestro giudiziario o conservativo deve contenere:

- 1) il divieto al proprietario debitore di disporre della nave o dei carati senza ordine di giustizia;
- 2) l'intimazione al comandante di non far partire la nave, e, se si tratta di nave in corso di navigazione, di non farla ripartire dal porto di arrivo;
- 3) gli elementi di individuazione della nave o del galleggiante, cui si riferisce l'autorizzazione.

La competenza ad emanare tale atto è affidata al giudice ordinario secondo le norme del codice di procedura civile (art. 643, comma 2, c.p.c.).

Il provvedimento che autorizza la misura cautelare in esame, ad istanza del creditore, deve essere notificato al proprietario e al comandante entro 30 giorni.

Inoltre, è previsto che esso debba essere notificato anche al proprietario non armatore o non esercente. Ciò avviene quando colui che agisce è creditore dell'armatore o dell'esercente non proprietario ed è assistito da un privilegio sul bene, come anche al terzo proprietario, ove si tratti di nave o di aeromobile, gravati da privilegi o da ipoteche.

Il provvedimento notificato è, a cura del creditore, trascritto nel registro d'iscrizione.

Ove si tratti di navi maggiori o di aeromobili, poi, viene annotato anche sull'atto di nazionalità o sul certificato d'immatricolazione.

Una particolare ipotesi di notifica si ha qualora il mezzo oggetto del sequestro sia in navigazione. In tal caso il giudice può prescrivere che il provvedimento venga notificato

al comandante secondo le disposizioni dettate dall'art. 650, comma 2, cod. nav., tramite un telegramma collazionato con avviso di ricevimento oppure mediante una comunicazione radiotelegrafica.

Qualora la nave sia stata cancellata dal registro oppure stia per essere demolita o disarmata, l'intimazione al comandante di non far partire la nave, la notificazione del sequestro rivolta a quest'ultimo e la trascrizione del provvedimento non devono essere considerati quali elementi essenziali del procedimento.

È bene evidenziare però, che nel caso in cui la demolizione della nave sia avvenuta prima dell'esecuzione del sequestro essa non sarebbe idoneità a costituire oggetto di garanzia, pur risultando ancora iscritta nella matricola alla data di esecuzione del provvedimento cautelare.

Per quanto concerne gli aeromobili l'art. 1077 cod. nav. prevede una peculiare disposizione relativa ad essi. In particolare, la disposizione in esame sancisce che il giudice competente possa revocare, mediante decreto, il provvedimento che autorizza il sequestro qualora il debitore abbia prestato idonea garanzia, ovvero una cauzione pari alla minor somma tra il valore dell'aeromobile e l'ammontare del credito e delle spese giudiziali. Inoltre, nel caso in cui si tratti di crediti per danni a terzi sulla superficie, il debitore deve produrre la nota vistata dal ministro delle infrastrutture e dei trasporti o la polizza di assicurazione.

2. Il procedimento per il sequestro

Nella disciplina anteriore alla riforma del codice di procedura civile (attuata con la legge 26/11/1990, n. 353), il procedimento era articolato in due fasi: una prima fase diretta ad ottenere il provvedimento; una seconda fase diretta al giudizio di convalida, ossia all'accertamento della legittimità del provvedimento emesso.

Il procedimento cautelare, in base a quanto disposto dalla legge 335/1990, consta di tre fasi distinte:

la fase di autorizzazione, in cui il giudice, previo riscontro dell'esistenza dei presupposti e delle condizioni di fondatezza, autorizza oppure nega al misura; la fase di attuazione o esecuzione del provvedimento cautelare; la fase dell'impugnazione. Il codice della navigazione prevede una disciplina speciale molto esigua e rinvia, per quanto non disposto, alle disposizioni del codice di procedura civile.

In merito al procedimento per il sequestro, c'è da dire che il provvedimento di autorizzazione a procedere a sequestro può essere richiesto sia anteriormente sia nel corso di un giudizio di merito.

Nel caso il suddetto provvedimento venga chiesto anteriormente al giudizio, esso va richiesto al presidente del Tribunale competente per la causa di merito, il quale designa il magistrato al quale affida la trattazione del procedimento (art. 669 ter c.p.c.)

Al contrario, se il provvedimento di autorizzazione a procedere a sequestro venga richiesto nel corso del giudizio, esso va chiesto al giudice investito del giudizio stesso (art. 669 quater cod. proc. Civ.).

Il giudice, sentite le parti, omessa ogni formalità non essenziale al contraddittorio, procede nel modo che ritiene più opportuno agli atti di istruzione indispensabili in relazione ai presupposti ed ai fini del provvedimento richiesto e provvede con ordinanza all'accoglimento o al rigetto della domanda.

Potrebbe accadere che la convocazione della controparte pregiudichi l'attuazione del provvedimento, in tal caso il giudice deve provvedere con decreto motivato, assunte tutte le necessarie informazioni. Con lo stesso decreto il giudice, fissa l'udienza di comparizione delle parti davanti a sé.

L'ordinanza di rigetto non preclude la riproposizione della domanda nel caso si verificano mutamenti delle circostanze o vengano dedotte nuove ragioni di fatto o di diritto (art. 669 septies cod. proc. Civ.).

Il provvedimento di autorizzazione a procedere al sequestro giudiziario conservativo deve contenere:

gli elementi di individuazione della nave, dell'aeromobile e delle loro quote cui si riferisce il sequestro; il divieto per il proprietario debitore di compiere atti di disposizione senza ordine di giustizia; l'intimazione al comandante di non fare partire la nave o l'aeromobile, o di non farli ripartire dal luogo di arrivo. Una volta emanato, il provvedimento deve essere notificato al proprietario ed al comandante, inoltre, il giudice può, in corso di viaggio, autorizzare la notificazione a quest'ultimo a mezzo di telegramma o di radiotelegramma.

È anche possibile la notifica al proprietario non armatore e non esercente, se chi agisce è creditore dell'armatore o dell'esercente non proprietario ed è assistito da privilegio;

nonché la notifica al terzo proprietario, se si tratta di nave, di aeromobile o di loro quote gravate da privilegi o da ipoteche.

Una volta notificato, il provvedimento è trascritto, a cura del creditore, nel registro d'iscrizione e, per le navi e gli aeromobili maggiori, annotato sull'atto di nazionalità o sul certificato di immatricolazione.

L'ordinanza che dispone il sequestro, nel caso in cui la relativa domanda sia stata proposta prima dell'inizio della causa di merito, deve fissare un termine perentorio non superiore a 60 giorni per l'inizio del giudizio di merito.

Il provvedimento cautelare diviene inefficace (art. 669 novies cod. proc. Civ.):

se il procedimento di merito a cognizione piena non viene iniziato nel termine perentorio fissato dal giudice oppure, dopo essere stato tempestivamente iniziato, si estingue (sia per inattività delle parti sia per rinuncia espressa agli atti del giudizio); se non viene versata la cauzione per 'eventuale risarcimento dei danni prevista dall'art. 660 undecies cod. proc. Civ.; se interviene una sentenza, anche non passata in giudicato che dichiara inesistente il diritto per la cui protezione era stata ordinata la misura cautelare. Nel corso dell'istruzione della causa di merito il istruttore può, su istanza di parte, modificare o revocare con l'ordinanza il provvedimento cautelare se si verificano mutamenti nelle circostanze.

Nel caso di causa di merito devoluta alla giurisdizione di un giudice straniero, i provvedimenti di modifica o di revoca devono essere richiesti al giudice che ha emanato il provvedimento cautelare.

In merito a quanto detto, può ricordarsi l'art. 1077 del cod. nav., secondo cui, in ogni caso, il giudice competente può revocare, con decreto, il provvedimento di autorizzazione, se il debitore prova di avere prestato cauzione pari alla minore somma tra il valore dell'aeromobile e l'ammontare del credito e delle spese giudiziali.

La funzione cautelare del sequestro trova compiuta realizzazione quando il giudizio di merito accerta (con sentenza esecutiva) la fondatezza del diritto del sequestratore. In tal caso:

nel sequestro giudiziario su beni determinati, il sequestrante acquista un titolo di possesso autonomo sui beni oggetto del procedimento; il sequestro conservativo si converte in pignoramento. **3. L'amministrazione della nave sequestrata**

Le navi e gli aeromobili sequestrati possono essere oggetto di amministrazione. L'art. 685 cod. nav. in particolare, prevede che l'amministrazione di una nave oggetto di sequestro giudiziario o di sequestro conservativo segua le norme dettate in relazione all'amministrazione di una nave pignorata.

Il rimando esplicito all'art. 652 cod. nav. ci permette, pertanto, di delineare la relativa procedura.

Il giudice, su istanza di chi vi ha interesse, previa audizione dei creditori, può disporre che la nave oggetto del provvedimento di sequestro possa intraprendere uno o più viaggi. In tale evenienza, l'organo giudicante può prescrivere, mediante ordinanza, le garanzie e le altre cautele che ritiene opportune; disponendo, in ogni caso, che venga stipulata un'adeguata assicurazione.

In tal caso, il viaggio non può essere intrapreso fin quando l'ordinanza non sia stata resa pubblica attraverso le modalità previste dall'art. 250 cod. nav., a norma del quale: "per gli effetti previsti dal codice civile, gli atti costitutivi, traslativi o estintivi di proprietà o di altri diritti reali su navi sono resi pubblici, quando concernono navi maggiori o loro carati, mediante trascrizione nella matricola ed annotazioni sull'atto di nazionalità, quando concernono navi minori o galleggianti, o loro carati, mediante trascrizione nei rispettivi registri di iscrizione. Nelle stesse forme devono essere resi pubblici gli altri atti e le domande per i quali il codice civile richiede la trascrizione".

Ulteriore requisito richiesto è che il richiedente abbia preventivamente anticipato, nei modi indicati per i depositi giudiziari, le somme presumibilmente necessarie per intraprendere e portare a termine il viaggio.

4. Regime relativo ai beni che si trovano sulla nave o l'aeromobile

Per quanto concerne i beni caricati sulla nave o sull'aeromobile il codice della navigazione prevede una specifica normativa.

L'art. 437 cod. nav. , infatti, prevede che il comandante, in caso di mancato pagamento del nolo, possa farsi autorizzare dall'autorità giudiziaria del luogo di scaricazione a depositare o, qualora sia necessario, a vendere una parte delle cose caricate fino a coprire le spese per il nolo e i compensi di controstallia. Tuttavia, ciò può essere evitato qualora il destinatario provveda prontamente al deposito di una somma pari all'ammontare del credito del vettore, impedendo così la vendita del bene.

5. La disciplina internazionale

La percezione del sequestro conservativo, inteso come indisponibilità materiale emerge in tutta la sua portata nella disciplina detta dalla Convenzione di Bruxelles del 1952, resa esecutiva in Italia con la legge 25/10/1977 n. 880 ed entrata in vigore il 9/05/1980.

La convenzione è caratterizzata dall'assenza di qualsiasi passaggio dalla fase cautelare a quella esecutiva e/o degli adempimenti pubblicitari, nel presupposto che il blocco materiale dell'unità derivante dal sequestro consente di ottenere delle garanzie alternative senza la necessità di procedere dalla fase cautelare a quella esecutiva o alla pubblicità del sequestro, per renderlo opponibile a terzi.

Nel sistema della convenzione, il sequestro è consentito solo in relazione ai "crediti marittimi" elencati tassativamente dall'art. 1 e derivanti da:

danni causati alla nave, per urto o altra causa; perdite di vite umane o danni corporali causati da una nave o dal suo esercizio; assistenza e salvataggio; contratti di noleggio e di locazione di nave; contratti di trasporto di merci. Alla luce di quanto detto, i crediti marittimi godono di un trattamento privilegiato, nel senso che solo ad essi è riservata la possibilità di aggredire la nave in sede cautelare mediante il sequestro e di ottenere, in tal modo, il rilascio di garanzie cauzionali o fideiussorie.

La tutela di tali crediti è rafforzata dal fatto che il sequestro della nave può essere concesso anche a prescindere dall'accertamento della sussistenza del periculum in mora.

La convenzione di Roma del 1933, resa esecutiva in Italia con la legge 28/05/1936 n. 993, disciplina il sequestro conservativo di aeromobili e stabilisce la non sequestrabilità, nel territorio di uno Stato contraente, degli aeromobili immatricolati in altro Stato contraente:

impiegati esclusivamente in un servizio di Stato non commerciale; in servizio su una linea regolare di trasporti pubblici; comunque impiegati in trasporti onerosi di persone o cose, salvo il caso che si tratti di un debito contratto per quel viaggio o di un credito sorto nel corso del viaggio. **BIBLIOGRAFIA**

Bruno T., Beni pubblici e concessioni, Padova, 2008

Deiana M., Diritto della navigazione, Milano, 2010

Lefebvre D'Ovidio A. Pescatore G. Tullio L., Manuale di diritto della navigazione, Milano, 2016

Tullio L., Breviario di diritto della navigazione, Milano, 2013

Reale G., Lezioni di diritto della navigazione, Roma, 2017

Fiale A., Diritto della navigazione marittima e aerea, Napoli, 2011

Boi G.M., Principi e tendenze nel diritto marittimo, Torino, 2016

Fiale A., Grimaldi M., Manuale di diritto della navigazione marittima, interna e aerea, Napoli, 2018

Antonini A., Trattato breve di diritto marittimo, Milano, 2017

Tonoletti B., Beni pubblici e concessioni, Padova, 2008
