

# TUTELA DEI CREDITI DEL GESTORE DEL PORTO TURISTICO IN ITALIA<sup>1</sup>

Avv. ANGELO MERIALDI, Ph.D.\*  
Avv. FABIO CERASUOLO\*\*

UDK 627.097(450)  
351.813.12(450)  
347.791.6  
DOI 10.21857/mnlqgc04ky  
Original scientific paper  
Received: 15/11/2017  
Accepted for print: 17/1/2018

*Il presente scritto analizza in maniera schematica i rimedi concessi dall'ordinamento italiano al gestore di porto turistico per la tutela dei crediti nei confronti dei propri clienti, con particolare riguardo agli istituti del diritto di ritenzione e del sequestro conservativo di unità da diporto. Vengono illustrati gli aspetti che rendono problematica l'applicazione dell'istituto della ritenzione in questa materia e che rendono preferibile la tutela offerta dal sequestro conservativo dell'unità da diporto.*

***Parole chiave:** diritto di ritenzione; privilegio marittimo; sequestro conservativo; Convenzione di Bruxelles 1952.*

## 1. PREMESSE

Nel diritto italiano il contratto concluso tra gestore del porto turistico (o marina) e cliente è normalmente inquadrato come un c.d. contratto di ormeggio, ossia un contratto atipico a forma libera caratterizzato da una struttura minima essenziale che consiste nella messa a disposizione ed utilizzazione delle strutture portuali con conseguente assegnazione di un delimitato e protetto spazio acqueo<sup>2</sup>.

---

\* Avv. Angelo Merialdi, Ph.D., dottore di ricerca in diritto internazionale; Siccardi Bregante & C. – Studio Legale Associato, Via Settembre 37/6, 1621 Genova, e-mail: a.merialdi@siccadibregante.it

\*\* Avv. Fabio Cerasuolo, dottore in giurisprudenza; Siccardi Bregante & C. – Studio Legale Associato, Via Settembre 37/6, 1621 Genova, e-mail: f.cerasuolo@siccardibregante.it

<sup>1</sup> Angelo Merialdi è autore dei parr. 6, 7 e 8; Fabio Cerasuolo è autore dei parr. 1, 2, 3, 4 e 5.

<sup>2</sup> Tale definizione è stata fornita dalla Corte di Cassazione in Cass. Civ. n. 3554/2013. Per un'analisi in relazione al contratto di ormeggio ed alla sua qualificazione giuridica si vedano: M. Bagliadacca, *Il contratto di ormeggio*, in *Dir. Mar.*, 2014, p. 229 e ss.; A. Corrado, *Il contratto*

Le prestazioni rese dalle marine ai propri clienti variano dalla semplice messa a disposizione di un posto barca alla custodia dell'unità da diporto fino alla fornitura di servizi ulteriori come ad esempio: fornitura di acqua, energia elettrica, viveri, prestazioni di agenzia marittima, organizzazione di escursioni, alloggio, riparazione o manutenzione dell'unità da diporto.

Il presente scritto analizza in maniera schematica i rimedi concessi dall'ordinamento italiano al gestore di porto turistico per la tutela dei crediti nei confronti dei propri clienti, con particolare riguardo agli istituti del diritto di ritenzione e del sequestro conservativo di unità da diporto, che verranno di seguito analizzati nell'ordine qui proposto.

## 2. IL DIRITTO DI RITENZIONE COME ESPRESSIONE DEL PRIVILEGIO SPECIALE NEL CODICE CIVILE

Nell'ordinamento italiano il diritto di ritenzione consiste in un mezzo di autotutela privata in forza del quale il creditore, che detenga una cosa del debitore, può rifiutarsi di restituirla fino a quando il suo credito non sia stato soddisfatto<sup>3</sup>. Si tratta di un rimedio a carattere straordinario ed eccezionale in quanto l'autotutela nel diritto italiano non è prevista quale regola generale<sup>4</sup>.

Il diritto di ritenzione sussiste nei soli casi espressamente previsti dalla legge. Esso presuppone il possesso della cosa da parte del creditore, la sussistenza di un credito certo ed esigibile anche se non liquido nonché una connessione del credito con la cosa. Di solito il diritto di ritenzione è associato al privilegio speciale sulla cosa ("ritenzione privilegiata") in forza del quale al creditore viene anche concesso il diritto di vendere la cosa secondo le norme stabilite per la vendita del pegno<sup>5</sup>.

---

*di ormeggio*, in F. Morandi (a cura di), *I contratti del trasporto*, Bologna, 2013, p. 947 e ss.; A. Gaggia, *Il contratto di ormeggio*, in A. Antonini (a cura di), *Trattato breve di diritto marittimo*, vol. IV, Milano, 2013, p. 173 e ss.; A. Antonini, *Il contratto di ormeggio*, in *Dir. Mar.*, 1999, p. 1067 e ss.

<sup>3</sup> F. Galgano, *Trattato di diritto civile*, vol. II, Padova, 2009, p. 1155.

<sup>4</sup> E. Bassoli, *Il diritto di ritenzione*, in R. Clarizia (a cura di), *Garanzie reali e personali*, I ed., Padova, 2011, p. 680; G. Sarfatti, *Sul diritto di ritenzione in materia navale*, in *Dir. Mar.*, 1949, p. 91 e ss.

<sup>5</sup> V. art. 2797 del codice civile: "Forme della vendita - Prima di procedere alla vendita il creditore, a mezzo di ufficiale giudiziario, deve intimare al debitore di pagare il debito e gli accessori, avvertendolo che, in mancanza, si procederà alla vendita. L'intimazione deve essere notificata anche al terzo che abbia costituito il pegno. Se entro cinque giorni dall'intimazione non è proposta opposizione, o se questa è rigettata, il creditore può far vendere la cosa al pubblico incanto, o, se la cosa ha un prezzo di mercato, anche a prezzo corrente, a mezzo di persona autorizzata a tali atti. Se il debitore non ha residenza o domicilio eletto nel luogo di residenza del creditore, il termine per l'opposizione è determinato a norma dell'articolo 166 del codice di procedura civile. Il giudice, sull'opposizione del costituente, può limitare la vendita a quella tra più cose date in pegno, il cui valore basti a pagare il debito (...)".

Si ritiene che il diritto di ritenzione fondato sul privilegio speciale sulla cosa sia opponibile ai terzi<sup>6</sup> e che, dunque, possa ad esempio essere opposto anche ad eventuali sub-acquirenti della cosa.

Tra le tipiche ipotesi di ritenzione privilegiata previste dal codice civile, alcune appaiono in principio riferibili, sotto specifici profili, al rapporto contrattuale susistente tra marina e clienti diportisti. Ci riferiamo - in particolare - all'art. 2756 del codice civile (di seguito "c.c."), che contempla il privilegio speciale sui beni mobili per crediti che sorgono da prestazioni e spese di conservazione. Diversi dei servizi forniti dalla marina ai propri clienti diportisti, infatti, possono - quantomeno in linea di massima - essere ricondotti all'ambito di operatività della norma citata. Si pensi - ad esempio - alla fornitura di acqua e energia elettrica, nella misura in cui siano strumentali alla conservazione dell'unità da diporto, nonché alla fornitura di servizi di riparazione o manutenzione dell'unità da diporto.

Anche se forse in maniera meno evidente<sup>7</sup>, ove il rapporto tra marina e cliente possa essere ricondotto alla fattispecie del deposito, appare pertinente anche l'art. 2761 c.c., laddove questo prevede che i crediti del depositario hanno privilegio sulle cose da questi detenute.

### 3. PRIVILEGI MARITTIMI NEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE E DIRITTO DI RITENZIONE

Per quanto riguarda specificamente il diritto marittimo, l'art. 552 del codice della navigazione (di seguito "c. nav.") prevede che sono privilegiati sulla nave una serie di crediti ivi indicati, tra i quali, ai fini della presente analisi, vanno annoverati quelli derivanti da spese di custodia e di conservazione della nave dopo l'entrata nell'ultimo porto.

Per certi versi l'art. 552 c. nav. pare potersi inquadrare come la trasposizione nel campo marittimo della tutela di cui all'art. 2756 c.c. Peraltro, diversamente dalla generale disciplina dettata dal codice civile, di cui al paragrafo precedente, l'art. 552 c. nav. non prevede espressamente che al privilegio sulla nave corrisponda, in capo al creditore, un diritto di ritenzione della stessa.

---

<sup>6</sup> In giurisprudenza: Cass. Civ. n. 3842/1956, in *Foro Italiano*, 1957, I, p. 35. In dottrina: C. Bianca, *Diritto Civile*, Vol. 7, Milano, 2012, p. 300; F. Galgano, *Trattato di diritto civile*, vol. 2, Padova, 2009, p. 1155; F. Semiani Bignardi, *La ritenzione nell'esecuzione singolare e nel fallimento*, Padova, 1960, p. 26.

<sup>7</sup> V. sopra nota 2: secondo l'opinione prevalente la basilare obbligazione assunta dalla marina in base al contratto di ormeggio si sostanzia nella messa a disposizione di un delimitato spazio acqueo. Ciò non comporta in sé l'assunzione di obblighi del depositario, che potranno tuttavia essere contratti dalla marina sulla base di specifiche pattuizioni.

Dunque, anche in campo marittimo la sussistenza del diritto di ritenzione presuppone l'applicabilità delle rispettive norme del codice civile.

#### 4. IL DIRITTO DI RITENZIONE "CONVENZIONALE"

Nell'ordinamento italiano devono ritenersi valide ed ammissibili le clausole contrattuali che prevedono un diritto di ritenzione sulla cosa, purché siano soddisfatti gli stessi requisiti previsti per quello "legale"<sup>8</sup>.

Contrariamente al diritto di ritenzione previsto da specifiche norme di legge, la ritenzione "convenzionale" non è opponibile ai terzi<sup>9</sup>. Essa esaurisce dunque i suoi effetti nel rapporto tra retentore e debitore avendo la stessa mero valore di patto obbligatorio.

In Italia nei contratti di ormeggio stipulati tra marina e rispettivi clienti si trovano clausole che conferiscono alla prima un diritto di ritenzione e la facoltà di vendere l'imbarcazione secondo le norme del pegno indipendentemente dal fatto che le prestazioni rientrino o meno tra le ipotesi di cui agli artt. 2756 e 2761 c.c.

#### 5. PROBLEMI LEGALI E PRATICI NELL'ESERCIZIO DEL DIRITTO DI RITENZIONE SULLE UNITÀ DA DIPORTO

Nella prassi giuridica italiana l'applicabilità della ritenzione alle unità da diporto costituisce un problema di non facile soluzione.

Un primo ordine di dubbi sorge in relazione all'applicabilità della disciplina del privilegio in ragione del peculiare regime giuridico del bene.

Infatti, secondo autorevole dottrina dalla sostanziale equiparazione del privilegio speciale *ex art. 2756 c.c.* al pegno, deriverebbe la non applicabilità della disciplina della ritenzione (in quanto espressione del pegno) alle unità da diporto soggette a registrazione, poiché il pegno non può avere oggetto beni mobili registrati<sup>10</sup>.

<sup>8</sup> In giurisprudenza: Cass. Civ. n. 2643/1975, in *Foro Italiano*, 1976, p. 401 e ss. In dottrina: C. Bianca, *Diritto Civile*, Vol. 7, Milano, 2012, p. 300; E. Bassoli, *Il diritto di ritenzione*, in R. Clarizia (a cura di), *Garanzie reali e personali*, I ed., Padova, 2011, p. 707-708.

<sup>9</sup> E. Bassoli, *Il diritto di ritenzione*, in R. Clarizia (a cura di), *Garanzie reali e personali*, I ed., Padova, 2011, p. 708.

<sup>10</sup> F. Berlingieri, *I diritti di garanzia sulla nave, l'aeromobile e le cose caricate*, Padova, 1965, p. 236; F. Berlingieri, *Privilegi sulla nave per crediti derivanti da riparazioni e diritto di ritenzione*, in *Dir. Mar.*, 1955, p. 576; V. Andrioli, *Dei privilegi*, in *Comm. Scialoja - Branca*, Roma - Bologna, 1955, p. 105.

In senso contrario è ritenuto da altri che il diritto di ritenzione di cui all'art. 2756 c.c. sarebbe invece applicabile anche alle unità da diporto registrate in quanto il riferimento ai "beni mobili" contenuto in tale disposizione va letto come "qualunque bene mobile", *i.e.* beni mobili registrati inclusi<sup>11</sup>. Tale indirizzo appare essere condiviso dalla giurisprudenza<sup>12</sup>.

Un diverso ordine di problemi deriva dalla necessità di coordinare la disciplina sui privilegi speciali del codice civile con quella del codice della navigazione, tenuto conto che solo la prima contempla il diritto di ritenzione.

Sul punto, in un caso piuttosto risalente, la Corte d'Appello di Firenze, alla luce del disposto dell'art. 1 c. nav. secondo cui "*ove manchino disposizioni del diritto della navigazione e non ve ne siano di applicabili per analogia, si applica il diritto civile*", ha ritenuto che le disposizioni di cui all'art. 2761 c.c. fossero applicabili solo alle fattispecie che non rientrano nel campo di applicazione dell'art. 552 c. nav.<sup>13</sup>. Sebbene la problematica relativa al diritto di ritenzione non sia stata esplicitamente affrontata dalla Corte d'Appello di Firenze, la conseguenza del ragionamento sopra illustrato parrebbe essere l'insussistenza del diritto di ritenzione in capo alla marina per la tutela degli specifici crediti contemplati dall'art. 552 c. nav., vale a dire le spese di custodia e di conservazione dell'unità da diporto dopo l'entrata nell'ultimo porto.

Ed ancora: presupponendo che la cosa sia in possesso del creditore - la ritenzione può essere efficacemente esercitata solo nei casi in cui l'unità da diporto si trovi nella piena disponibilità della marina, vale a dire nel caso di imbarcazione non dotata di equipaggio e messa a secco. Invece, la ritenzione è difficilmente attuabile qualora l'unità da diporto si trovi in acqua, armata, equipaggiata, affidata ad un equipaggio che risponde all'armatore e pronta ad intraprendere la navigazione.

I possibili limiti che precedono devono essere oggetto di attenta valutazione da parte della marina nel momento in cui questa si accinge a invocare ed

---

<sup>11</sup> G. Sarfatti, *Sul diritto di ritenzione in materia navale*, in *Dir. Mar.*, 1949, p. 92-93.

<sup>12</sup> Trib. Cuneo 26.04.1999, in *Foro Italiano*, 2000, p. 2707 e ss.

<sup>13</sup> Corte d'Appello di Firenze 06.05.1958, in *Dir. Mar.*, 1959, p. 99 e ss.; sostanzialmente nello stesso senso Trib. La Spezia 10.02.2004, in *Dir. Mar.*, 2004, p. 860 e ss.; tale ragionamento è stato ripreso successivamente dal Tribunale di Genova anche in un caso riguardante il diritto di ritenzione delle merci esercitabile dal vettore ai sensi dell'art. 561 c. nav., si veda Trib. Genova 17.03.1966, in *Dir. Mar.*, 1966, p. 310 e ss.

esercitare il diritto di ritenzione, considerate le severe conseguenze - anche di ordine penale - che possono essere ricollegate all'illegittimo esercizio di questo diritto<sup>14</sup>.

## 6. LE FONTI CHE DISCIPLINANO IL SEQUESTRO DI NAVE

Nel diritto italiano il sequestro conservativo di unità da diporto è regolamentato da una pluralità di fonti, vale a dire il codice civile, il codice di procedura civile, la Convenzione di Bruxelles del 1952 per l'unificazione di alcune regole del sequestro conservativo delle navi di mare<sup>15</sup> e infine il codice della navigazione.

L'art. 2905 c.c., collocato nel Libro V dedicato alla tutela dei diritti, prevede che *"il creditore può chiedere il sequestro conservativo dei beni del debitore, secondo le regole del codice di procedura civile"*.

L'art. 671 del codice di procedura civile (di seguito "c.p.c" dispone che il giudice, su istanza del creditore che ha fondato timore di perdere la garanzia del proprio credito, può autorizzare il sequestro conservativo di beni mobili o immobili del debitore o delle somme a lui dovute, nei limiti in cui la legge ne permette il pignoramento.

Lo scopo del sequestro conservativo è dunque quello di preservare la garanzia patrimoniale prevista dall'art. 2740 c.c., ai sensi del quale *"Il debitore risponde dell'adempimento delle obbligazioni con tutti i suoi beni presenti e futuri"*, evitando che un determinato bene fuoriesca dal patrimonio del debitore in pendenza dell'azione di merito e assoggettando lo stesso alla futura eventuale esecuzione forzata.

L'art. 671 c.p.c. prevede espressamente, come condizione per la concessione del sequestro, il fondato timore della perdita della garanzia, al quale nella prassi ci si riferisce come *"periculum in mora"*. In aggiunta al *"periculum in mora"* la giurisprudenza subordina la concessione del sequestro conservativo ad un'altra condizione, il *"fumus boni iuris"*, vale a dire la apparente fondatezza del diritto fatto valere dal ricorrente.

---

<sup>14</sup> V. art. 646 del codice penale sull'appropriazione indebita. In giurisprudenza si vedano: Cass. Pen. n. 24487/2009; Trib. Camerino 07.01.2005, in Overlex.

<sup>15</sup> *"International Convention Relating to the Arrest of Sea-Going Ships"*, adottata a Bruxelles il 10.05.1952, entrata in vigore sul piano internazionale il 24.02.1956 e in Italia il 09.05.1980.

L'art. 671 c.p.c. contiene un esplicito riferimento al pignoramento. Infatti, il sequestro conservativo contemplato dal codice di procedura civile costituisce una tutela cautelare necessariamente finalizzata al successivo pignoramento del bene.

Le norme procedurali applicabili al sequestro conservativo sono definite dagli articoli 669 *bis* a 669 *quaterdecies* c.p.c., i quali costituiscono un *corpus* normativo applicabile alla generalità dei procedimenti in materia cautelare.

Nella materia che ci occupa la disciplina del codice di procedura civile si fonde con quella della Convenzione di Bruxelles del 1952 per l'unificazione di alcune regole del sequestro conservativo delle navi di mare (di seguito la "Convenzione del 1952" o la "Convenzione")<sup>16</sup>. La Convenzione del 1952 non contiene una definizione di nave. Essa si limita a richiamare il concetto di "sea going ship" nel titolo e nel preambolo. E' comunque un dato acquisito nella giurisprudenza e condiviso dalla dottrina che la Convenzione si applichi anche alle unità da diporto<sup>17</sup>.

La Convenzione del 1952 disciplina il sequestro di navi a tutela dei crediti marittimi ("maritime claims") elencati alle lettere da (a) a (q) dell'art. 1. Sotto questo profilo, la Convenzione del 1952 prevede un diverso trattamento per la navi che battono la bandiera di uno Stato contraente e le navi di nazionalità di uno Stato non contraente: mentre le prime, ai sensi dell'art. 2, possono essere sequestrate in uno Stato contraente solamente in relazione a credito marittimo, con esclusione di ogni altro titolo, le seconde possono essere sequestrate sia in forza di un credito marittimo, sia in forza di qualsiasi credito che consente il sequestro nello Stato contraente dove è richiesto il sequestro.

Diversi dei servizi forniti dalla marine ai propri clienti diportisti possono essere ricondotti alla nozione di credito marittimo ai sensi della Convenzione del 1952, ed in particolare ai casi ivi contemplati di crediti derivanti da

---

<sup>16</sup> Sulla Convenzione in generale si vedano ad esempio: F. Berlingieri, *Arrest of ships*, vol. I, VI ed., Londra, 2017; C. Lobietti, *Il sequestro navale*, in A. Antonini (a cura di), *Trattato breve di diritto marittimo*, vol. IV, Milano, 2013, p. 383 e ss.; F. Berlingieri, *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo e il codice della navigazione*, Milano, 2009, p. 755 e ss.; S. La China, *Due novità (di antica data) nel campo del diritto processuale marittimo: le Convenzioni di Bruxelles del 10 maggio 1952*, in *Foro it.*, 1978, p. 253 e ss.; F. Berlingieri, *Ratifica delle Convenzioni di Bruxelles del 10 maggio 1952 in tema di competenza civile e penale in caso di urto e in tema di sequestro conservativo di navi*, in *Dir. Mar.*, 1978, p. 148 e ss.

<sup>17</sup> In giurisprudenza: e.g. Trib. Livorno 24.06.2014, in *Dir. Mar.*, 2014, p. 203 e ss.; Trib. Napoli 28.03.2006, in *Dir. Mar.*, 2008, p. 979 e ss. In dottrina: F. Berlingieri, *Arrest of ships*, vol. I, VI ed., Londra, 2017, p. 39; F. Berlingieri, *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo e il codice della navigazione*, Milano, 2009, p. 758 e ss.

*“(k) goods or materials wherever supplied to a ship for her operation or maintenance”,  
“(l) construction, repair or equipment of any ship or dock charges and dues”; “(n) ma-  
sters’ disbursements including disbursements made by shippers, charterers or agents on  
behalf of a ship or her owner”<sup>18</sup>.*

Il sistema normativo applicabile al sequestro di unità da diporto è completa-  
tato da alcune norme di carattere procedurale contenute nel codice della navi-  
gazione.

Ai sensi dell’art. 682 c. nav. il provvedimento che dispone il sequestro con-  
tiene il divieto al proprietario debitore di disporre della nave e quello, rivolto  
al comandante, di non farla partire. Il provvedimento deve anche contenere gli  
elementi per l’individuazione dell’unità sequestrata. Emerge così una peculiari-  
tà del sequestro “marittimo” rispetto al generico sequestro di beni mobili e im-  
mobili di cui al codice di procedura civile. Mentre il provvedimento di sequestro  
del codice di procedura civile ha ad oggetto la generalità dei beni del debitore,  
e ad esso segue poi, in sede di esecuzione, l’identificazione degli specifici beni  
sottoposti al vincolo ad opera dell’ufficiale giudiziario, il provvedimento di cui  
all’art. 682 c. nav. ha ad oggetto un bene ben specifico, vale a dire la nave ivi  
identificata, e contiene in sé gli elementi (divieto di disporre del bene e obbligo  
di non rimuovere) che lo rendono suscettibile di immediata esecuzione attraver-  
so la semplice notifica a proprietario e comandante, ai sensi dell’art. 683 c. nav.

Il provvedimento di sequestro di nave è spesso accompagnato da un ordine,  
rivolto all’Autorità marittima competente, diretto all’adozione di provvedimenti  
urgenti idonei ad impedire la partenza della nave ai sensi dell’art. 646 c. nav.<sup>19</sup>.  
Nella prassi le misure prese dall’Autorità Marittima per impedire la partenza  
della nave si sostanziano di solito nel ritiro della documentazione di bordo  
dell’unità sequestrata. Più insolita è invece l’applicazione di misure di tipo ma-  
teriale, quale l’apposizione di catene, lucchetti e simili, volte a inibire l’operati-  
vità dei sistemi di governo e navigazione. Si pone così in essere una singolare  
ed efficace forma di collaborazione tra autorità giudiziaria e autorità marittima,  
volta alla tutela del credito del sequestrante.

---

<sup>18</sup> Trib. Genova 26.04.2013, in *Dir. Mar.*, 2014, p. 194.

<sup>19</sup> Ai sensi dell’art. 646 c. nav.: *“Il giudice competente a sensi dell’articolo 643, e, ove ricorra l’urgenza,  
il comandante del porto, o l’autorità di polizia giudiziaria del luogo, nel quale si trova la nave, possono  
prendere i provvedimenti opportuni per impedire la partenza della nave”.*

## 7. LE PECULIARITÀ DELLA TUTELA FORNITA AL SEQUESTRAnte DALLA CONVENZIONE DI BRUXELLES DEL 1952

Rispetto alla generale disciplina del sequestro del codice di procedura civile, la tutela offerta dalla Convenzione del 1952 contiene due peculiarità che si traducono in una tutela rafforzata del creditore.

La prima è rappresentata dal fatto che, per giurisprudenza costante<sup>20</sup>, il sequestro ai sensi della Convenzione richiede la sola esistenza del requisito del *fumus boni iuris*. Non è invece necessario, per il creditore sequestrante, dare prova dell'ulteriore elemento del *periculum in mora*.

La seconda peculiarità si fonda sul testo dell'art. 3.4 della Convenzione, ai sensi del quale:

*“When in the case of a charter by demise of a ship the charterer and not the registered owner is liable in respect of a maritime claim relating to that ship, the claimant may arrest such ship or any other ship in the ownership of the charterer by demise, subject to the provisions of this Convention, but no other ship in the ownership of the registered owner shall be liable to arrest in respect of such maritime claim. The provisions of this paragraph shall apply to any case in which a person other than the registered owner of a ship is liable in respect of a maritime claim relating to that ship”.*

Una lettura puramente letterale della norma, alla quale ci riferiremo con l'espressione “lettura estensiva” suggerisce che, per i crediti che sorgono in relazione alla specifica nave, il sequestro della stessa possa essere concesso anche quando il debitore non ne sia il proprietario, indipendentemente dall'esistenza di un privilegio sulla nave.

Non sfugge il grande valore aggiunto che l'art. 3.4, nella sua lettura estensiva, configura per il creditore sequestrante e in particolare, nella presente analisi, per la marina che intende porre un vincolo sull'unità da diporto a tutela di un proprio credito, tenuto conto che non sono infrequenti, nella prassi marittima, i casi in cui la proprietà della nave sia intestata ad un soggetto che è diverso da quello che, nel farne a vario titolo utilizzo, contrae debiti verso i fornitori di servizi alla navigazione (si pensi solamente alle unità utilizzate in base a contratto di *leasing*).

---

<sup>20</sup> *Ex multis*, a titolo esemplificativo, Trib. Napoli 28.03.2006, in Dir. Mar., 2008, p. 979; C. App. Roma 15.07.2003, in Dir. Mar., 2005, p. 200; Trib. Genova 04.10.2002, in Dir. Mar., 2004, p. 1463.

La lettura estensiva è suffragata da diverse decisioni di merito che la hanno accolta e fatta propria ed è stata altresì accolta da una parte della dottrina<sup>21</sup>.

In realtà la portata dell'art. 3.4 costituisce un problema aperto nella prassi giuridica italiana. Esistono infatti anche numerose decisioni giudiziali che affermano che l'art. 3.4 della Convenzione del 1952 consente di sequestrare la nave di un soggetto diverso dal debitore solamente quando il rispettivo credito è accompagnato da un privilegio sulla stessa<sup>22</sup>.

Questa seconda lettura dell'art. 3.4, che qui definiamo "lettura restrittiva", si fonda su diversi ordini di argomenti di carattere ermeneutico, logico e sistematico, avvalorati anche da autorevole dottrina<sup>23</sup>, che possono essere riassunti come segue:

- la Convenzione intende disciplinare il sequestro conservativo, vale a dire il sequestro volto a preservare la responsabilità patrimoniale del debitore prevista dall'art. 2740 c.c., come si desume dal titolo della versione francese "*Convention internationale sur la saisie conservatoire des navires de mer*" ed anche dalla definizione di "arrest" all'art. 1.2 dove si dice chiaramente che il vincolo ha finalità conservative: "*to secure a maritime claim*";
- ai sensi dell'art. 9, letto anche alla luce dei lavori preparatori, la Convenzione non crea alcun diritto di azione che, al di fuori di quanto previsto dalla stessa, non sarebbe applicabile in base alla *lex fori* e del pari non crea alcun privilegio o diritto di seguito diverso da quelli già applicabili in base alla *lex fori* o alla Convenzione sui privilegi marittimi;

<sup>21</sup> In giurisprudenza: Trib. Genova 19.02.2010, in Dir. Mar., 2011, p. 222; Trib. Venezia 21.12.2010, in Dir. Mar., 2011, p. 607; Trib. Genova 02.11.2005, in Dir. Mar., 2007, p. 228. In dottrina: G. Tassinari, *La sequestrabilità della nave di proprietà di soggetto diverso dal debitore del credito marittimo nel sistema della Convenzione di Bruxelles del 10 maggio 1952 sul sequestro conservativo delle navi*, in Dir. Mar., 2001, p. 969; G. Righetti, *Trattato di diritto marittimo*, vol. IV, Milano, 1997, p. 451 e ss.; M. Orione, *Ancora qualche breve cenno sugli effetti dell'art. 3 § 4 della Convenzione di Bruxelles del 1952 sul sequestro conservativo di navi marittime*, in Dir. Mar., 1994, p. 1197 e ss.; M. Lopez de Gonzalo, *Sequestro di nave e giurisdizione italiana*, in Dir. Mar., 1982, p. 577; A. Mordiglia, *La Convenzione di Bruxelles 10 maggio 1952 sul sequestro conservativo di navi e la sua recente entrata in vigore in Italia*, in Dir. Mar., 1981, p. 136.

<sup>22</sup> Trib. Genova 24.03.1995, in Dir. Mar., 1997, p. 1063; Trib. Latina 9.11.1996, in Dir. Mar., 1998, p. 430; Trib. Venezia 29.05.1998, in Dir. Mar., 1999, p. 1232; Trib. Venezia 05.06.1998, in Dir. Mar., 1999, p. 438; Trib. Ravenna 04.08.2001, in Dir. Mar., 2002, p. 1017; Trib. Bari 12.08.2011, in Dir. Mar., 2012, p. 930; Trib. Lucca 10.07.2014, in Dir. Mar. 2014, p. 684.

<sup>23</sup> F. Berlingieri, *Arrest of ships*, vol. I, VI ed., Londra, 2017, p. 264-265; F. Berlingieri, *International maritime conventions: volume 2*, Londra, 2015, p. 226-227; F. Berlingieri, *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo e il codice della navigazione*, Milano, 2009, p. 834 e ss.; F. Berlingieri, *Ancora sul sequestro di nave non appartenente al debitore*, in Dir. Mar., 1999, p. 441 e ss.; F. Berlingieri, *Note sull'ambito di applicazione della Convenzione di Bruxelles del 1952 sul sequestro di navi e sulla sequestrabilità di navi non appartenenti al debitore*, in Dir. Mar. 1988, p. 804 e ss.

- il sequestro di una nave non di proprietà del debitore, in assenza di privilegio, sfugge a qualsiasi inquadramento nel novero delle tipiche misure cautelari previste dal nostro ordinamento.

In altre parole, sulla scorta degli argomenti che precedono, l'art. 3.4 non farebbe venire meno la natura di sequestro con finalità di conservazione della garanzia patrimoniale disciplinato dalla Convenzione del 1952, sostanzialmente identica a quella rivestita, nel nostro ordinamento, dall'art. 671 c.p.c.

La lettura estensiva è stata argomentata e giustificata, in termini originali, da una interessante decisione<sup>24</sup> con la quale il Tribunale di Genova pare configurare l'*arrest* contemplato dalla Convenzione, come uno specifico istituto - avente natura e finalità diverse dal sequestro conservativo previsto dall'art. 671 c.p.c. In particolare l'*arrest* viene inquadrato non già come una misura cautelare avente il fine di conservare un determinato bene in vista di una futura esecuzione sullo stesso, ma come un autonomo ed empirico strumento destinato a trovare temporanea applicazione fino al raggiungimento del suo scopo, consistente, si dice nella decisione, nell'ottenimento di una garanzia che soddisfi il creditore per il *maritime claim* azionato, "*da rimuovere rapidamente non appena*" tale scopo pratico venga conseguito.

La sentenza appare, evidentemente, ispirata da considerazioni di ordine pratico volte alla tutela del credito marittimo e ha il pregio di rappresentare una ragionata risposta alle critiche mosse da giurisprudenza e dottrina alla lettura estensiva dell'art. 3.4 della Convenzione.

Essa è stata tuttavia sottoposta a serrate critiche da parte della dottrina<sup>25</sup> e sulla questione il dibattito giurisprudenziale e dottrinale è destinato a rimanere aperto.

## 8. CONCLUSIONI

Sebbene il ricorso al diritto di ritenzione possa apparire come il rimedio più pratico e diretto per la marina che intende vincolare l'unità da diporto al soddisfacimento di un proprio credito, vi sono plurime regioni di carattere giuridico e pratico, che rendono preferibile il ricorso al sequestro ed in particolare, ove applicabile, alla tutela della Convenzione del 1952.

---

<sup>24</sup> Trib. Genova 19.02.2010, in *Dir. Mar.*, 2011, p. 222.

<sup>25</sup> F. Berlingieri, *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?*, in *Dir. Mar.*, 2011, p. 222 ss.

In primo luogo, come illustrato sopra al par. 5 la sussistenza di un diritto di ritenzione applicabile alle unità da diporto - e più in generale alle navi - è sotto diversi profili incerta.

Sotto il profilo pratico, la ritenzione può essere efficacemente esercitata solo nei casi in cui l'unità da diporto si trovi nella piena disponibilità della marina, vale a dire nel caso di imbarcazione non dotata di equipaggio e messa a secco. La ritenzione è invece difficilmente attuabile quando la nave si trova in acqua, armata, equipaggiata e pronta ad intraprendere la navigazione.

Per converso, il sequestro conservativo costituisce un rimedio efficace e di rapida attuazione, di regola accompagnato da misure adottate dall'autorità marittima ex art. 646 c. nav., atte ad impedire la partenza dell'unità sequestrata. In particolare, per i crediti riconducibili alla nozione di credito marittimo ai sensi della Convenzione del 1952, tale strumento offre alla marina una tutela rafforzata rispetto al normale sequestro conservativo di cui all'art. 671 c.p.c., sia sotto il profilo dell'assenza di oneri probatori sul *periculum in mora*, sia sotto il profilo della possibilità di affermare, invocando una lettura estensiva dell'art. 3.4, la sequestrabilità dell'unità dalla quale origina il credito, anche quando questa è di proprietà di soggetto diverso dal debitore, indipendentemente dall'esistenza di un privilegio.

## BIBLIOGRAFIA

1. Andrioli V., *Dei privilegi*, in *Comm. Scialoja – Branca*, Roma – Bologna, 1955, p. 105.
2. Antonini A., *Il contratto di ormeggio*, in *Dir. Mar.*, 1999, p. 1067 e ss.
3. Bagliadacca M., *Il contratto di ormeggio*, in *Dir. Mar.*, 2014, p. 229 e ss.
4. Bassoli E., *Il diritto di ritenzione*, in R. Clarizia (a cura di), *Garanzie reali e personali*, I ed., Padova, 2011, p. 680-685.
5. Berlingieri F., *Arrest of ships*, vol. I, VI ed., Londra, 2017, p. 39, 264-265.
6. Berlingieri F., *International maritime conventions: volume 2*, Londra, 2015, p. 226-227.
7. 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?*, in *Dir. Mar.*, 2011, p. 222 ss.
8. Berlingieri F., *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo e il codice della navigazione*, Milano, 2009, p. 755 e ss.
9. Berlingieri F., *Ancora sul sequestro di nave non appartenente al debitore*, in *Dir. Mar.*, 1999, p. 441 e ss.

10. Berlingieri F., *Note sull'ambito di applicazione della Convenzione di Bruxelles del 1952 sul sequestro di navi e sulla sequestrabilità di navi non appartenenti al debitore*, in *Dir. Mar.* 1988, p. 804 e ss.
11. Berlingieri F., *Ratifica delle Convenzioni di Bruxelles del 10 maggio 1952 in tema di competenza civile e penale in caso di urto e in tema di sequestro conservativo di navi*, in *Dir. Mar.*, 1978, p. 148 e ss.
12. Berlingieri F., *I diritti di garanzia sulla nave, l'aeromobile e le cose caricate*, Padova, 1965, p. 236.
13. Berlingieri F., *Privilegi sulla nave per crediti derivanti da riparazioni e diritto di ritenzione*, in *Dir. Mar.*, 1955, p. 576.
14. Bianca C., *Diritto Civile*, Vol. 7, Milano, 2012, p. 300.
15. Corrado A., *Il contratto di ormeggio*, in F. Morandi (a cura di), *I contratti del trasporto*, Bologna, 2013, p. 947 e ss.
16. Gaggia A., *Il contratto di ormeggio*, in A. Antonini (a cura di), *Trattato breve di diritto marittimo*, vol. IV, Milano, 2013, p. 173 e ss.
17. Galgano F., *Trattato di diritto civile*, vol. II, Padova, 2009, p. 1155.
18. La China S., *Due novità (di antica data) nel campo del diritto processuale marittimo: le Convenzioni di Bruxelles del 10 maggio 1952*, in *Foro it.*, 1978, p. 253 e ss.
19. Lobietti C., *Il sequestro navale*, in A. Antonini (a cura di), *Trattato breve di diritto marittimo*, vol. IV, Milano, 2013, p. 383 e ss.
20. Lopez De Gonzalo M., *Sequestro di nave e giurisdizione italiana*, in *Dir. Mar.*, 1982, p. 577.
21. Mordiglia A., *La Convenzione di Bruxelles 10 maggio 1952 sul sequestro conservativo di navi e la sua recente entrata in vigore in Italia*, in *Dir. Mar.*, 1981, p. 136.
22. Orione M., *Ancora qualche breve cenno sugli effetti dell'art. 3 § 4 della Convenzione di Bruxelles del 1952 sul sequestro conservativo di navi marittime*, in *Dir. Mar.*, 1994, p. 1197 e ss.
23. Righetti G., *Trattato di diritto marittimo*, vol. IV, Milano, 1997, p. 451 e ss.
24. Sarfatti G., *Sul diritto di ritenzione in materia navale*, in *Dir. Mar.*, 1949, p. 91 e ss.
25. Semiani Bignardi F., *La ritenzione nell'esecuzione singolare e nel fallimento*, Padova, 1960, p. 26.
26. Tassinari G., *La sequestrabilità della nave di proprietà di soggetto diverso dal debitore del credito marittimo nel sistema della Convenzione di Bruxelles del 10 maggio 1952 sul sequestro conservativo delle navi*, in *Dir. Mar.*, 2001, p. 969 e ss.

**Summary:**

**ENFORCEMENT AND SETTLEMENT OF THE MARINA OPERATOR'S  
CLAIMS IN ITALY**

*This paper contains a synthetic analysis of the remedies available under Italian law for the enforcement of claims of marinas towards their clients, with particular regard to the right of retention and conservative arrest of pleasure craft. It considers the reasons why the application of the remedy of retention is problematic in this field and conservative arrest is a preferable option.*

**Keywords:** *right of retention; lien; conservative arrest; Brussels Convention 1952.*

**Sažetak:**

**OSIGURANJE I OVRHA TRAŽBINA KONCESIONARA MARINE U ITALIJI**

*Rad sadrži sintetičku analizu pravnih putova dostupnih u talijanskom pravu za osiguranje i ovrhu tražbina koncesionara marine s posebnim osvrtom na pravo retencije i na privremenu mjeru zaustavljanja broda. Razmatraju se problemi kod primjene instituta retencije u ovom području te razlozi zbog kojih je privremena mjera zaustavljanja povoljnija opcija.*

**Cljučne riječi:** *pravo retencije; pomorski privilegij; privremena mjera zaustavljanja broda; Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o privremenom zaustavljanju pomorskih brodova, iz 1952.*