# I L  T R I B U N A L E  D I  O R I S T A N O

**SEZIONE CIVILE**

in persona del dott. Antonio Angioi, in funzione di Giudice monocratico,

sciogliendo la riserva, ha pronunciato la seguente

**O R D I N A N Z A**

nel procedimento iscritto al n. 1289 del ruolo generale degli affari civili contenziosi dell'anno 2021, promosso da

**VIRTUAL SHIPTRADE COMPANY**, in persona del legale rappresentante *pro tempore*, con sede in Marshall Islands, elettivamente domiciliata in Terralba, via Reggio Emilia n. 19, presso l'avv. Ezio Ullasci, che la rappresenta e difende, unitamente agli avv.ti Maurizio Dardani, Luca Di Marco, Marco Manzone, Lawrence Dardani, Brian Dardani e Carolina Pinto, per procura speciale in calce al ricorso

**RICORRENTE**

**CONTRO**

**E-STAR SHIPPING AND TRADING COMPANY**, in persona del legale rappresentante *pro tempore*, con sede in Singapore

**INTIMATA**

**E CONTRO**

**REKATE SHIPPING LIMITED**, in persona del legale rappresentante *pro tempore*, con sede in Malta

**INTIMATA**

**E CON L'INTERVENTO DI**

**TRAVELER SHIPPING LLC**, in persona del legale rappresentante *pro tempore*, con sede in Russia, elettivamente domiciliata in Oristano, via Carducci n. 9, presso l'avv. Roberto Martani, che la rappresenta e difende, unitamente agli avv.ti Mirko Scapinello e Giovanni Feniello, per procura speciale in calce alla comparsa di intervento volontario

**TERZA INTERVENIENTE**

**FATTO E DIRITTO**

Con ricorso depositato il 3 novembre 2021, la Virtual Shiptrade Company, società con sede in Marshall Islands, ha chiesto autorizzarsi *inaudita altera parte*, *ex* art. 1, lett. d) ed e), della Convenzione di Bruxelles sul sequestro conservativo di nave del 10 maggio 1952, il sequestro conservativo della nave Yekaterina, IMO 9874791, con bandiera russa, di proprietà della Rekate Shipping Limited, società con sede in Malta, attualmente ormeggiata nel porto di Oristano, a garanzia del credito marittimo vantato verso la E-Star Shipping and Trading Company, società con sede in Singapore, fino a concorrenza della somma di USD 1.210.852, per capitale, oltre a interessi e spese, in totale Euro 1.252.500, deducendo la conclusione di un contratto di noleggio a viaggio con la Sea Trans PVT Limited, per il trasporto di merce, a mezzo della nave in questione, presa a nolo mediante altro contratto di noleggio a viaggio con la E-Star Shipping and Trading Company, il mancato carico della nave nel porto convenuto, a causa della pandemia in corso, ed il successivo ordine di partenza della nave stessa dato dall'armatrice Traveler Shipping Limited, senza attesa del carico, con automatica inadempienza della E-Star al contratto concluso con la Virtual e conseguenti danni da perdita di profitto e da responsabilità nei confronti della Sea Trans.

Il Giudice, con decreto pronunciato il 3 novembre 2021, *inaudita altera parte*, ha autorizzato il sequestro conservativo della nave, fino a concorrenza della minor somma di USD 687.000, dando a tal fine disposizioni alla proprietaria, al comandante della nave e al comandante del porto, stabilendo la trattazione scritta del procedimento per il 17 dicembre 2021 e disponendo la notificazione alla debitrice ed alla proprietaria.

È intervenuta volontariamente nel procedimento, nelle more, la Traveler Shipping Limited, contestando la richiesta e chiedendo la revoca immediata della misura cautelare, in quanto inammissibile ed infondata, nonché, nel caso in cui il provvedimento sia assunto a seguito della comparizione delle parti, l'anticipazione dell'udienza e l'imposizione alla ricorrente di una cauzione, non inferiore a Euro 600.00, oltre alla condanna al risarcimento dei danni per lite

temeraria.

Il Giudice, con decreto del 10 novembre 2021, ha fissato anticipatamente l'udienza al 17 novembre 2021, alla luce dei gravi motivi dedotti dalla terza interveniente, senza attendere il decorso del termine legale per la trattazione scritta e del termine giudiziale per la notificazione, riservando, all'esito, ogni provvedimento, anche in ordine alla partecipazione delle altre parti.

All'udienza di comparizione delle parti interessate, la ricorrente ha eccepito l'invalidità della procura rilasciata al difensore dall'altra parte ed insistito per la conferma del provvedimento già concesso, in subordine previa convocazione anche delle altre parti, mentre la terza interveniente ha confermato le proprie conclusioni.

***

1. I termini della controversia sono i seguenti.

1.1. La Virtual Shiptrade Company espone di aver concluso un contratto di noleggio a viaggio con la Sea Trans, in data 9 marzo 2020, avente ad oggetto la caricazione di merce sulla nave in questione nel porto cinese di Qingdao, in Cina, per il trasporto nel porto di Jorf Lasfar, in Marocco; nave presa a nolo dalla esponente con un altro contratto di noleggio a viaggio concluso con la E-Star Shipping and Trading Company, in data 6 marzo 2020, concessa a quest'ultima dall'armatrice Traveler Shipping Limited, con un ulteriore contratto di noleggio a viaggio, in pari data, e conseguita da essa in forza di un contratto di noleggio a scafo nudo concluso con la proprietaria Rekate Shipping Limited, secondo una catena contrattuale. Espone, altresì, che la merce era stata caricata senza problemi nei porti di Bayuquan e di Danjinge, ma il carico non era ancora pronto al momento dell'arrivo della nave nel porto di Qingdao, in data 18 marzo 2020, per un ritardo causato da un evento di forza maggiore, per l'interruzione delle attività produttive e logistiche a causa della pandemia; che l'armatrice, dopo 35 giorni di attesa, in data 22 aprile 2020, aveva ordinato alla nave di lasciare il porto, senza attendere il carico. Sostiene la ricorrente che detta condotta costituisca grave inadempienza della Traveler al contratto con la E-Star, regolato dalla legge inglese, determinando automaticamente la inadempienza della E-Star al contratto

con la Virtual, nonché la inadempienza della Virtual al contratto con la Sea Trans; in particolare, l'armatrice non avrebbe potuto ordinare la partenza della nave per un semplice ritardo della merce, essendo legittima la mancata attesa del carico solo se di proporzioni esorbitanti. La ricorrente lamenta di aver subito sia il danno per la perdita di profitto, relativo al nolo non incassato per il viaggio fino a Jorf Lasfar e per gli ulteriori viaggi previsti dal contratto tra la Virtual e la Sea Trans, sia il danno per la responsabilità nei confronti della Sea Trans, derivante dall'azione intentata da quest'ultima a titolo di penale, di mancato guadagno, di spese di deposito di merce e di spese legali; danni quantificati nell'importo complessivo di USD 1.210.852. A fondamento del ricorso, la Virtual assume di esser titolare di un credito marittimo, *ex* art. 1, lett. d) ed e), della Convenzione di Bruxelles del 10 maggio 1952, e di aver il diritto di sequestrare la nave anche se essa non appartiene alla noleggiatrice E-Star, sua controparte contrattuale.

1.2. La Traveler Shipping Limited interviene per eccepire la infondatezza ed inammissibilità della richiesta di misura cautelare. Nel rilevare le lacune nella esposizione avversa, segnala che la Virtual ha già depositato ricorso per sequestro della stessa nave in Grecia e ha poi rinunciato alla richiesta il 5 novembre 2021, dopo aver depositato nuovo ricorso in Italia, ed è stata nel frattempo convenuta in giudizio arbitrale dalla Traveler, per il pagamento del nolo relativo al contratto concluso con la E-Star, da essa non pagato alla Traveler; segnala, altresì, che il conto corrente della Virtual, a seguito di denuncia della Traveler, è stato sottoposto a sequestro penale dall'Autorità svizzera, per sospetto riciclaggio. La interveniente eccepisce, anzitutto, la inammissibilità della richiesta in relazione all'art. 3.3 della Convenzione ed all'art. 29 del regolamento europeo n. 1215 del 2012, per esser stata la nave oggetto di altro fermo, rilevando che il ricorso per sequestro è stato depositato in Italia quando era ancora pendente il procedimento di sequestro in Grecia, con la conseguente litispendenza. Eccepisce, inoltre, la inesistenza di un credito marittimo, qualificando la pretesa avanzata in questa sede come extracontrattuale, in assenza di un rapporto tra la Traveler e la Virtual. Eccepisce, poi, la inesistenza di un privilegio sulla nave, assumendo di non dover rispondere dei presunti danni patiti dalla ricorrente ed evidenziando di essersi

limitata a far ripartire la nave in forza del contratto stipulato con la E-Star, dopo la vana attesa di un carico inesistente, senza sapere quali fossero le pattuizioni tra le altre società; argomenta, in particolare, con riferimento agli art. 3.4 e 9 della Convenzione, che il credito marittimo consenta di sequestrare la nave in danno del terzo proprietario solo nel caso in cui sia possibile l'esecuzione forzata sulla nave e che non possa concedersi il sequestro ove il credito marittimo non sia assistito da privilegio sulla nave. Eccepisce, ancora, la mancata introduzione del giudizio arbitrale nei confronti della E-Star, da parte della Virtual, nel termine di sei mesi previsto dal relativo contratto. Nel merito, la interveniente lamenta di essere stata vittima di un illecito, riferendo le seguenti circostanze: che la E-Star si era obbligata a pagare il nolo alla Traveler, senza poi pagarlo, mentre l'unica a conseguire il nolo era stata la Virtual, alla quale era stato pagato dai caricatori, per la merce imbarcata nei primi due porti, e dalla quale non era stato pagato alla E-Star, per il sub-noleggio della nave; che non vi era, in realtà, alcun carico di merce da imbarcare nell'ultimo porto, né la sua operatività si era interrotta in quel periodo; che il nolo e la penale pattuiti tra la Virtual e la Sea Trans erano iperbolici rispetto ai contratti sovrastanti; che non esiste a Singapore alcuna società denominata E-Star, né alcuna sede; che la E-Star è una società fittizia, utilizzata per condurre le navi in modo fraudolento.

2. Pregiudizialmente, quanto all'ambito della giurisdizione italiana, va affermata l'applicabilità della Convenzione sul sequestro conservativo delle navi stipulata a Bruxelles il 10 maggio 1952, ratificata con L. n. 880 del 1977, ai sensi dell'art. 1, par. 1, in relazione a un credito marittimo, e dell'art. 8, par. 1, secondo cui una nave battente bandiera di uno Stato contraente può essere sequestrata in tutti gli Stati contraenti, e par. 2, secondo cui una nave battente bandiera di uno Stato non contraente può essere sequestrata in uno degli Stati contraenti in virtù di uno dei crediti elencati all'art. 1 o di qualsiasi altro credito che consenta il sequestro in base alla legge di detto Stato. Le disposizioni del diritto internazionale sono coerenti con quanto disposto nel diritto interno dall'art. 10 della L. n. 218 del 1995, secondo cui la giurisdizione in materia cautelare appartiene all'Italia quando il provvedimento deve essere eseguito nel territorio

nazionale o quando il giudice italiano ha giurisdizione nel merito, e dall'art. 669-*ter*, comma 3, cod. proc. civ., secondo cui, se il giudice italiano non è competente a conoscere del merito, la domanda si propone al giudice, che sarebbe competente per materia o valore, del luogo in cui deve essere eseguito il provvedimento cautelare. Ne deriva la sussistenza della giurisdizione italiana limitatamente al provvedimento cautelare, perché da eseguirsi e, nelle more, eseguito in un porto italiano, a prescindere dalla circostanza che la controversia riguardi società non tutte aventi sede in paesi contraenti, in relazione ad una nave battente bandiera di un paese contraente. Resta fermo, come è pacifico, che non spetta al giudice italiano decidere nel merito la causa, in base ad alcuno dei criteri di collegamento.

3. Ancora in via pregiudiziale, quanto al rito, va affermata l'applicabilità delle norme di procedura relative al sequestro di nave nel diritto italiano di cui agli artt. 669-*bis* segg. cod. proc. civ., recanti la disciplina generale, ed agli artt. 643, 646 e 682 cod. nav., recanti la disciplina speciale (*lex fori*).

4. Sempre in via pregiudiziale, va esclusa la necessità di attendere la notificazione del ricorso e del decreto alle altre parti ivi individuate, cioè la Rekate Shipping Limited, in qualità di proprietaria, e la E-Star Shipping and Trading Company, in qualità di debitrice, perché la loro convocazione, posta a carico della sequestrante, non è essenziale al contraddittorio, in considerazione dell’urgenza di provvedere alla tutela effettiva del diritto della parte che ha ragione e dell’impossibilità, per le parti non sentite, aventi un interesse chiaramente contrario a quello della ricorrente, di conseguire un provvedimento diverso e più favorevole di quello che, come si vedrà, scaturisce da questo procedimento; nessuna delle parti non convocate, infatti, potrebbe dolersi della lesione del diritto di difesa, avendo esso ad oggetto non l’astratta regolarità dell’attività giudiziaria, ma la garanzia contro il concreto pregiudizio subito dalle parti stesse, nel rispetto dei principi di ragionevole durata del processo, di economia processuale e di interesse ad agire e contraddire (cfr. Cass. n. 26157 del 2014, con riferimento all'eccezione di nullità della sentenza per lesione del diritto di difesa; conf. n. 19759 del 2017).

5. L’eccezione di nullità della procura alle liti conferita dalla terza

interveniente va disattesa, in quanto è stata regolarmente depositata in via telematica, insieme con la comparsa di intervento volontario, su foglio separato, riprodotto in copia informatica, la procura legittimamente conferita ai procuratori costituiti nell'interesse dell'armatrice da parte del comandante della nave, munito dei poteri processuali che gli sono attribuiti in caso di urgenza dall'art. 309, comma 1, cod. nav., con la conseguente rappresentanza legale per la tutela dei diritti dell'armatrice (cfr. Cass. pen. n. 829 del 2001, con riferimento alla mancanza di legittimazione, invece, per la richiesta di dissequestro in materia penale); non vale a sottrarre al comandante la legittimazione a costituirsi nel procedimento a nome dell'armatrice, la clausola iniziale con cui si apre la norma richiamata, in quanto il raccomandatario nominato dall'armatrice, per poterla rappresentare legalmente, deve essere munito dei necessari poteri e la rappresentanza processuale del raccomandatario marittimo, a norma dell'art. 288, vale solo entro i limiti nei quali gli è conferita la rappresentanza sostanziale dell'armatrice e non si estende alle obbligazioni che esulano dal rapporto di raccomandazione, sicché, nella specie, non può essere la raccomandataria per l'Italia, Pau Shipping s.r.l., a rappresentare nel processo l'armatrice, trattandosi della tutela di un diritto estraneo ai suoi poteri, nascente dal rapporto diretto con la proprietaria della nave, senza che, peraltro, sia stata neanche prodotta la procura, per ipotesi incompatibile, conferita alla raccomandataria italiana (cfr. Cass. sez. un. n. 2360 del 2015).

6. L'eccezione di litispendenza va disattesa.

6.1. Nel consentire un solo sequestro su ogni nave per lo stesso credito da parte dello stesso sequestrante, l'art. 3, par. 3, della Convenzione pone un divieto generale, che copre anche il caso in cui la medesima istanza di sequestro penda davanti a due giudici diversi, ossia quella situazione che è prevista come litispendenza dall'art. 39 cod. proc. civ. (nei rapporti tra i paesi membri dell'UE, è prevista dall'art. 29 del regolamento europeo n. 1215 del 2012); a differenza del momento determinante della giurisdizione e della competenza, le questioni in tema di litispendenza vanno decise con riferimento alla situazione esistente al momento della relativa pronuncia, tenendo conto anche delle vicende processuali

sopravvenute e non solo di quelle iniziali, sicché cessa la litispendenza in caso di intervenuta definizione di uno dei due procedimenti (Cass. n. 12123 del 2005; conf. n. 18252 del 2015).

6.2. Nella specie, con ricorso depositato in Grecia il 7 ottobre 2021, davanti al Tribunale del Pireo, la Virtual Shiptrade Company aveva già chiesto contro la Rekate Shipping Limited e la Traveler Shipping Limited, il sequestro conservativo della nave Yekaterina, per il medesimo fatto dedotto in questa sede, sebbene là qualificato come illecito, per violazione del *neminem laedere*; dopo aver ottenuto l'inibitoria *inaudita altera parte*, incontrando l'opposizione immediata dell'armatrice, la parte istante aveva rinunciato al ricorso il 5 novembre 2021, lo stesso giorno in cui era fissata l'udienza di discussione, secondo quanto emerge dagli atti del procedimento preventivamente promosso (v. doc. nn. 1-4, in fasc. interv.).

6.3. Essendo pacificamente intervenuta la definizione del primo procedimento, si intende venuta meno la situazione di litispendenza, da cui dipendeva la preclusione al nuovo ricorso, depositato il 3 novembre 2021, davanti al Tribunale di Oristano.

7. La domanda di sequestro è infondata.

7.1. Ai sensi dell'art. 1, par. 1, della Convenzione sul sequestro conservativo delle navi stipulata a Bruxelles il 10 maggio 1952, per credito marittimo si intende un credito che abbia causa, limitatamente a quanto d'interesse, in "*contratti relativi all'utilizzazione o alla locazione di una nave con contratto di noleggio o altro contratto*" (lett. d) o in "*contratti relativi al trasporto di merci per nave in virtù di un contratto di noleggio, di una polizza di carico o altro contratto*" (lett. e). Secondo l'interpretazione più accreditata, i contratti del primo genere sono quelli che consistono nel noleggio a scafo nudo (*bare-boat charter*) o che producono, comunque, l'effetto di mettere la nave a disposizione di un contraente, laddove i contratti del secondo genere sono tutti quelli che consentono il trasporto di merci, escluso il noleggio a scafo nudo (*voyage charter*, *time charter* e *contract of carriage*). I diritti nascenti da detti accordi comprendono qualsiasi violazione e, quindi, possono avere ad oggetto il pagamento del corrispettivo o il risarcimento

del danno.

7.2. Ai sensi dell'art. 3, par. 1, il titolare di uno di questi crediti può sequestrare sia la nave a cui il credito si riferisce sia qualunque altra nave di proprietà di colui che, nel momento in cui è sorto il diritto, era proprietario della nave a cui tale credito si riferisce. Il par. 4, al primo periodo, prevede che "*in caso di noleggio di una nave con affidamento della gestione nautica, qualora il noleggiatore risponda, lui soltanto, di un credito marittimo relativo a detta nave, l'attore può sequestrare tale nave o un'altra appartenente al noleggiatore*". Il secondo periodo, invece, prevede che la norma precedente "*si applica anche in tutti i casi in cui una persona diversa dal proprietario sia debitore di un credito marittimo*". Se da un lato il paragrafo in esame, nel legittimare il sequestro della nave anche se non appartenente al noleggiatore nel caso in cui ne abbia assunto la gestione nautica, sembra ammettere il sequestro della nave non di proprietà del debitore come una eccezione alla regola generale posta dal primo paragrafo, dall'altro lato sembra estendere la portata della norma a tutti casi in cui un soggetto diverso dal proprietario sia convenuto per un credito marittimo, anche in forza di contratti di noleggio a viaggio, di noleggio a tempo o di trasporto.

7.3. Intorno a quest'ultima disposizione è sorto un ampio e risalente contrasto tra due diversi indirizzi, nella dottrina e nella giurisprudenza, non solo italiane, peraltro finora senza vaglio in sede di legittimità.

7.4. Secondo alcuni, in base a una interpretazione letterale in senso estensivo, la disposizione in esame consente sempre ed in ogni caso a chiunque abbia un credito marittimo di sequestrare la nave a cui si riferisce il suo diritto, non solamente nei casi in cui il debito sia contratto dal proprietario della nave o dal noleggiatore a scafo nudo. I fautori di questa tesi vedono nell'istituto introdotto dalla Convenzione un mezzo per fermare la nave fino alla prestazione di una cauzione per la sua liberazione, anche a tutela di un credito non assistito da alcun privilegio marittimo sulla nave stessa. Avendo carattere speciale, quale strumento di pressione per il conseguimento di una garanzia, con finalità distinta da quella del sequestro conservativo, il provvedimento cautelare sulla nave non richiederebbe alcun coordinamento con la fase esecutiva, vista come meramente

eventuale.

7.5. Altri hanno espresso una interpretazione sistematica in senso restrittivo, più convincente e prevalente già in passato nei paesi di *common law* ed in tempi recenti anche in Italia, secondo cui l'equivoca disposizione di cui trattasi deve essere collegata all'art. 9, secondo cui la Convenzione non attribuisce diritti inesistenti in base alla legge applicabile alla controversia. In particolare, è previsto che "*nulla nella presente Convenzione deve essere considerato dar diritto ad un'azione che, al di fuori di quanto stipulato nella presente Convenzione, non esisterebbe secondo la legge da applicarsi da parte del tribunale investito della controversia. La presente Convenzione non conferisce agli attori alcun diritto di perseguire un bene se non quello concesso da quest'ultima legge o dalla Convenzione internazionale sui privilegi e ipoteche marittime, qualora quest'ultima sia applicabile*". In altri termini, se la Convenzione avesse voluto che qualsiasi pretesa creditoria potesse essere attuata esecutivamente su una nave, anche non appartenente all'obbligato, avrebbe creato un nuovo gruppo di privilegi marittimi (*maritime liens*), estendendoli a tutti i crediti marittimi (*maritime claims*). Non si dà, dunque, alcun automatismo, potendosi autorizzare il sequestro solamente al verificarsi delle seguenti condizioni: a) che il ricorso cautelare si fondi su uno dei crediti marittimi; b) che la sentenza di condanna, successiva al sequestro, sia suscettibile di esecuzione mediante espropriazione forzata della nave sequestrata, per esser il diritto fatto valere contro il proprietario o garantito da uno dei privilegi marittimi sulla nave stessa.

7.6. La norma citata, sui limiti al sequestro, non è, peraltro, l'unica in grado di combinarsi con la disposizione in esame. Altri motivi contrari all'estensione del sequestro a beni non appartenenti al debitore si desumono dall'art. 5. Il par. 1, anzitutto, consente la revoca del sequestro quando sia prestata una cauzione o una garanzia sufficiente a tutelare il diritto fatto valere, con previsione analoga a quella di cui all'art. 684 cod. proc. civ., tale da giustificare non la revoca totale del sequestro sulla nave, ma la conversione di esso nel sequestro della somma depositata, con trasferimento di identico vincolo sul deposito cauzionale, al fine di consentire al debitore la disponibilità della cosa sequestrata senza perdita per il

creditore della garanzia del suo credito, in attesa dell'effetto successivo della conversione del sequestro conservativo in pignoramento, previsto dall'art. 686. Il par. 3, inoltre, considera la prestazione di una cauzione come una facoltà del debitore, neutra ed irrilevante rispetto alla finalità del sequestro, in quanto la domanda di liberazione per tale motivo "*non potrà essere interpretata né come un riconoscimento di responsabilità, né come una rinuncia al beneficio della limitazione legale della responsabilità del proprietario della nave*".

7.7. Alla tesi giuridica da ultimo esposta, secondo cui la titolarità di un credito marittimo non attribuisce automaticamente al creditore la facoltà di chiedere il sequestro di una nave che non sia di proprietà del debitore e non sia sottoponibile a esecuzione forzata, questo Tribunale ha già aderito in precedenti pronunce (Trib. Oristano, ordd. 21 febbraio 2019).

7.8. Nella specie, la richiesta di sequestro prospetta sì un credito marittimo, ma non assistito da alcun privilegio sulla nave che si chiede di sequestrare, pacificamente di proprietà un terzo, estraneo al rapporto dedotto come titolo della futura azione di merito, e soprattutto poggia su un diritto non fondato e neanche verosimile, ragionevolmente inesistente.

7.9. Secondo quanto emerge dalle deduzioni difensive e dalle produzioni documentali, l'articolata catena di contratti in vigore al momento della controversa partenza della nave Yekaterina, IMO 9874791, battente bandiera russa, può essere riassunta come segue, in ordine cronologico (v. doc. nn. 1-4, in fasc. ricor.):

1) con scrittura privata del 19 dicembre 2019, la Rekate Shipping Limited aveva concluso con la Traveler Shipping Limited un contratto di noleggio a scafo nudo, per 24 mesi, con partenza prevista dal porto di Yangzhong, in Cina, con portata di 7820 tonnellate;

2) con scrittura privata del 6 marzo 2020, la Traveler Shipping Limited aveva concluso con la E-Star Shipping and Trading Company un contratto di noleggio, per il viaggio dal porto di Bayquan, in Cina, con transito in un altro porto, oltre ad un porto opzionale, fino a un porto nel Mar Mediterraneo, a pieno carico;

3) con scrittura privata del 6 marzo 2020, la E-Star Shipping and Trading Company aveva concluso con la Virtual Shiptrade Company un contratto di noleggio, per il viaggio dal porto di Bayquan, in Cina, con transito in un altro porto, oltre ad un porto opzionale, fino a un porto nel Mar Mediterraneo, a pieno carico;

4) con scrittura privata del 9 marzo 2020, la Virtual Shiptrade Company aveva concluso con la Sea Trans Limited un contratto di noleggio, per il viaggio dal porto di Qingdao, in Cina, fino al porto di Jorf Lasfar, in Marocco, con carico di 533 tonnellate.

7.10. Tutti i contratti, aventi ad oggetto l'utilizzazione della medesima nave, contengono la clausola compromissoria e manifestano la scelta del diritto inglese come legge applicabile (*lex causae*).

7.11. I contratti al terzo ed al quarto livello della catena, in considerazione del carattere dipendente rispetto ai rapporti principali, sono qualificabili come contratti derivati, precisamente di sub-noleggio.

7.12. Seguendo la prospettazione della domanda in questa sede, il contratto direttamente posto a fondamento della pretesa è individuabile nel penultimo, segnatamente quello stipulato il 6 marzo 2020, tra la E-Star e la Virtual, poiché la ricorrente si duole dell'inadempimento dell'obbligo assunto nei suoi confronti dall'altra parte in questo contratto, con riferimento al fatto che la nave fosse partita dal porto di Qingdao il 22 aprile 2020, senza che fosse stato previamente imbarcato il carico, presumibilmente la merce da trasportare in esecuzione dell'ultimo contratto. Poiché il mancato compimento del viaggio prestabilito determina la responsabilità contrattuale della noleggiante, per i danni che ne derivano alla noleggiatrice, il diritto vantato dalla ricorrente costituisce astrattamente un credito marittimo, essendo riconducibile alla categoria di cui all'art. 1, par. 1, lett. e), della Convenzione. L'obbligazione dedotta, quindi, può ritenersi *ex contractu*, e non deriva da illecito, anche se ad esser denunciato non è in via diretta il fatto dell'altro contraente, cioè della E-Star, ma il fatto di un terzo, cioè della Traveler. Questa circostanza non incide sulla qualificazione della pretesa, che dipende dalla promessa della disponibilità della nave per il viaggio,

sebbene il carico della nave, che costituisce l'oggetto della prestazione dedotta in più contratti a cascata, non potesse che avvenire sotto il controllo dell'armatrice.

7.13. Ciò premesso, nei limiti della cognizione consentita, *prima facie*, se da un lato il ritardo maturato nelle operazioni portuali prima dell'ordine al comandante della nave di salpare, nelle particolari circostanze determinate dalla emergenza sanitaria, non appare imputabile alla Virtual, facendo apparire scorretta la partenza anticipata dal porto e inadempiente la E-Star, come ritenuto in via provvisoria col decreto, dall'altro lato non può ritenersi affatto non inadempiente la Virtual, rispetto all'obbligo di pagare il nolo, dovuto alla E-Star, per quella parte del contratto che aveva già avuto esecuzione, facendo dubitare della correttezza della condotta della ricorrente, per contrarietà al criterio di *reasonableness*, secondo il diritto inglese, come rilevato ora in base agli elementi di prova offerti dalla terza interveniente (v. doc. nn. 6-8, 10-11, in fasc. ricor.; doc. prod. ud. 17 novembre 2021, in fasc. ricor.; doc. nn. 5, 7-14, in fasc. interv.; doc. prod. ud. 17 novembre 2021, in fasc. interv.).

7.14. A detta eccezione, che l'armatrice è legittimata a proporre, anche se estranea al rapporto cui si riferisce, per contestare il sequestro chiesto in suo danno, la ricorrente nulla ha obiettato, se non di non essere tenuta al pagamento del nolo, in mancanza di carico nell'ultimo porto.

7.15. In realtà, come risulta documentalmente, il contratto di noleggio tra la E-Star e la Virtual prevedeva il carico da due porti, verso il corrispettivo di USD 375.000, con la mera facoltà, oggetto di opzione, di ordinare il carico da un ulteriore porto, per la somma aggiuntiva di USD 10.000. La clausola 21, sul termine per il pagamento, disponeva che il nolo dovesse pagarsi entro il terzo giorno dalla fine delle operazioni di carico nell'ultimo porto, da intendersi il secondo, quello convenuto fin dall'origine ("*freight to be paid 100% less commissions within 3 banking days after completion of loading at last loadport*"). Questa pattuizione chiaramente non dispensava dal pagamento dell'intero corrispettivo nel caso in cui la nave non avesse imbarcato la merce dal porto opzionale, ma solo dal pagamento del supplemento al nolo convenuto. Siccome il carico dai porti di Bayquan e Dangjin era pacificamente avvenuto al momento

dell'arrivo al terzo porto, quello di Qingdao, indicato dopo l'inizio del viaggio, il nolo era esigibile già allora, anticipatamente, ed ora è ancor più arduo ipotizzare che nulla sia dovuto, al termine del viaggio, in quanto il trasporto è stato pacificamente eseguito fino al Mediterraneo, per la merce caricata a bordo, con pressoché l'intera stiva occupata, e il carico che si assume perduto è di minima importanza rispetto alla capienza della nave, per una quantità inferiore a un decimo del totale (il dato è desumibile dall'oggetto dell'ultimo contratto). In modo speculare, è pacifico che neanche la E-Star, soggetta ad analoga clausola sul termine per adempiere, aveva pagato il nolo previsto nel contratto di noleggio stipulato in pari data con la Traveler, nella misura di USD 350.000, anche in tal caso con opzione per il carico da un porto *extra*, per la somma aggiuntiva di USD 10.000. È verosimile che l'inadempienza della E-Star rispetto alla sua creditrice, nel momento in cui anche quel credito era divenuto esigibile, fosse stata determinata dalla inadempienza della Virtual, in quanto non sono stati offerti elementi atti a far presumere la capacità della E-Star, in termini finanziari, di sopportare il rischio di insolvenza della controparte, al livello inferiore della catena contrattuale. Nel frattempo, senza alcuna plausibile giustificazione, giuridica ed economica, e con evidente disparità tra i soggetti coinvolti a vario titolo in quella che era una catena di contratti funzionalmente collegati per un'operazione economica unitaria, secondo le dinamiche del commercio internazionale, è incontestata e comprovata la circostanze che la Virtual, essa sola, aveva riscosso i corrispettivi dalle proprie debitrici, cioè dalla OL-King Shipping Limited per la somma di USD 188.869,75 e dalla Shanghai Manlun International Logistic per la somma di USD 89.465,16, con pagamenti imputabili alle prestazioni di trasporto eseguite attraverso il viaggio in questione, dai porti orientali alle coste occidentali.

7.16. Nella valutazione proporzionale del comportamento esecutivo delle parti, tutte quelle interessate ai rapporti dedotti, non solo le due società direttamente coinvolte nella controversia a cui fa riferimento il ricorso, la E-Star e la Virtual, ma anche la Traveler, al livello superiore della catena, ha notevole importanza il sequestro penale, preordinato alla confisca, che risulta disposto dalla

Procura di Zurigo, sul conto corrente aperto dalla Virtual presso un istituto di credito svizzero, con saldo attivo di appena CHF 91.777. Nel provvedimento, acquisito in copia tradotta, la E-Star è definita come una "*società fittizia*", nemmeno iscritta nel registro delle imprese di Singapore. Secondo le indagini svolte, per i reati di frode e riciclaggio di denaro, a carico di ignoti, si ipotizza che la nave Yekaterina fosse stata presa a nolo da una persona non identificata per il tramite di una società e concessa a una diversa società, collegata all'altra, per poi eseguire prestazioni a favore di terzi, senza adempiere gli obblighi nei confronti della compagnia di navigazione. L'ipotesi di insolvenza fraudolenta mette in ben altra luce la posizione della ricorrente, potendosi ritenere, con prognosi postuma, che i contratti di noleggio tra la Traveler e la E-Star e tra la E-Star e la Virtual non solo non fossero stati adempiuti, per i crediti immediatamente esigibili, al momento della partenza della nave dall'ultimo porto, ma fossero stati conclusi col proposito di non adempierli, da parte di chi agiva quale vero *dominus* dell'affare, senza spendere il proprio nome.

7.17. Appare fondata, infine, con autonoma rilevanza, anche l'altra eccezione proposta dalla terza interveniente, attinente alla mancanza di privilegio marittimo sulla nave in questione, a garanzia del vantato credito marittimo.

7.18. Poiché i diritti di garanzia sulla nave sono regolati dalla legge nazionale della nave stessa, *ex* art. 6 cod. nav., e la nave Yekaterina batte bandiera russa, è la legge russa quella applicabile nella fattispecie. Come risulta dal parere legale fornito per iscritto alla terza interveniente e come, del resto, è del tutto pacifico tra le parti, i diritti derivanti dall'inadempimento dei contratti di noleggio non sono assistiti da privilegi sulla nave, secondo il codice della navigazione russa ("*claims related to breach of charter contracts […] are not assisted by liens on the ship*"). La nave di un terzo, di conseguenza, non può formare oggetto di vendita forzata ad istanza di una delle parti del rapporto controverso, perché la nave non è vincolata a garanzia del credito da esso derivante, per legge non privilegiato sul mezzo, in considerazione della natura del credito. Ne consegue ulteriormente che la Virtual non potrebbe promuovere l'espropriazione forzata sulla nave neanche se ottenesse, per quanto sia improbabile, una decisione di

merito favorevole, per il risarcimento, all'esito dell'arbitrato tra la Virtual e la E-Star, potendo agire in via esecutiva, in forza del lodo straniero, esclusivamente sui beni di quest'ultima, ovunque si trovino (v. doc. n. 6, in fasc. interv.).

7.19. Posto che l'eventuale responsabilità dell'asserita debitrice non si estende alla proprietaria della nave, resta esclusa l'assoggettabilità della nave stessa al sequestro conservativo, in pregiudizio della proprietaria e dell'armatrice.

7.20. Le eccezioni ulteriori sono tutte assorbite, con riguardo al *fumus boni iuris* ed al *periculum in mora*, quest'ultimo, peraltro, da valutarsi comparativamente.

7.21. Non sussistono, pertanto, le necessarie condizioni ai fini dell'autorizzazione dell'invocato sequestro conservativo.

8. Conclusivamente, la domanda cautelare va respinta ed il provvedimento già concesso revocato.

9. Le spese del procedimento, promosso *ante causam* e concluso con un provvedimento di segno negativo, ai sensi dell'art. 669-*septies*, comma 2, cod. proc. civ., seguono la soccombenza e sono liquidate in dispositivo, tenuto conto del valore indeterminabile della controversia e della complessiva attività svolta, secondo i valori medi stabiliti dalla disciplina regolamentare.

10. Infine, su istanza della parte vittoriosa, ai sensi dell'art. 96, comma 2, cod. proc. civ., deve pronunciarsi la condanna della parte soccombente, oltre che alle spese, al risarcimento dei danni, per responsabilità aggravata.

10.1. Come statuito in giurisprudenza, la domanda di responsabilità processuale aggravata avanzata nei confronti della parte che ha chiesto ed ottenuto un provvedimento cautelare di sequestro, rientra nella competenza funzionale e inderogabile del giudice della convalida e del merito, precisamente nella competenza di quello competente a provvedere sulle spese di lite, ed è inammissibile, pertanto, la richiesta di liquidazione dei danni in un separato giudizio (Cass. nn. 8336 del 1992, 5972 del 2001 e 6116 del 2006).

10.2 Nella specie, la temerarietà del ricorso per sequestro deriva non tanto dalla infondatezza della tesi giuridica relativa alla sufficienza di un credito marittimo, ai fini del sequestro della nave, quanto dalla consapevolezza, in capo

alla Virtual, della inesistenza del diritto vantato verso l'altra parte del contratto di sub-noleggio, la E-Star, in quanto escluso dal mancato pagamento del nolo per il viaggio eseguito e dalla impossibilità, in ogni caso, di far valere il preteso diritto nei suoi confronti per irreperibilità – non ha avuto risposta l'interessata alla richiesta di arbitrato e non è a conoscenza della esistenza e della sede della società presunta debitrice, come ammesso in udienza, a seguito di invito a dar prova dell'iscrizione nel registro delle imprese e della sede – e dalla consapevolezza, altresì, del pregiudizio arrecato alle ragioni dell'armatrice, la Traveler, per l'improvvida iniziativa di farsi autorizzare al sequestro sulla nave dopo la richiesta, da parte di quest'ultima società, di pagamento del corrispettivo in sede arbitrale e la sua denuncia in sede penale, per il medesimo fatto, tacendo sulle circostanze dirimenti per il diniego del sequestro. Il contegno processuale tenuto nel caso in esame dalla ricorrente – diretto a mettere l'armatrice nella ingiusta alternativa tra rinunciare alla pretesa creditoria avanzata verso la società fittizia e, quindi, verso la ricorrente stessa, a carico di chi controlla entrambe le società, oppure sopportare i danni derivanti dal fermo prolungato della nave nel porto attuale, durante la pendenza di quella che risulta una *lis ficta*, tra la Virtual e la E-Star, messa in scena solo per sfuggire alla vera controversia, tra la Traveler e la Virtual – va ben oltre la normale prudenza richiesta a qualunque creditore procedente per il sequestro conservativo. Il comportamento descritto integra non solo la colpa lieve, di per sé sufficiente a fondare la responsabilità per i danni, secondo la legge italiana, ma il dolo processuale.

10.3. I danni causati all'armatrice, quali conseguenze immediate e dirette del ricorso per sequestro, nei limiti della prova raggiunta dalla danneggiata in ordine al danno emergente, sono liquidabili in misura pari alle spese giornaliere di permanenza nel porto di Oristano, documentate in Euro 380 (USD 429), ed al nolo giornaliero, documentato in USD 4.250, con esborso ogni giorno di USD 4.679, da moltiplicarsi per il numero di giorni trascorsi nel periodo dalla fine delle operazioni portuali, presumibilmente il giorno successivo alla costituzione della terza interveniente, cioè dal 10 novembre 2021, fino alla liberazione della nave dal vincolo, disposta in data odierna, in totale 10 giorni, per la somma

complessiva di USD 46.790, pari a Euro 41.479,33 (v. doc. nn. 15-17, in fasc. interv.).

**P.Q.M.**

Il Tribunale:

1) revoca il decreto di sequestro conservativo della nave Yekaterina, IMO 9874791, pronunciato il 3 novembre 2021, ad istanza della Virtual Shiptrade Company, prima della convocazione della E-Star Shipping and Trading Company e della Rekate Shipping Limited, comprese le particolari cautele stabilite per impedire la partenza;

2) condanna la ricorrente al rimborso, in favore della terza interveniente, delle spese del procedimento, che liquida complessivamente in Euro 8.538,75, di cui per compensi Euro 7.425,00, già comprese le spese generali, oltre ad accessori di legge;

3) condanna la Virtual Shiptrade Company al pagamento, in favore della Traveler Shipping Limited, della somma di Euro 41.479,33, a titolo di risarcimento dei danni per responsabilità aggravata;

4) manda al cancelliere di comunicare alle parti e alla Capitaneria di Porto di Oristano la presente ordinanza.

Oristano, 20 novembre 2021.

Il Giudice

*(dott. Antonio Angioi)*