

MEMORIA

Audizione di RINA S.p.A. sui DDL nn. 123 E 2215 recanti *"Disposizioni in tema di riciclaggio di relitti navali e di navi abbandonate nei porti"*

PREMESSA

La presente memoria si compone di tre parti:

- una prima parte, dedicata all'inquadramento generale del regime amministrativo del bene nave e dei soggetti, pubblici e privati, a vario titolo coinvolti nella sua proprietà e nel suo esercizio;
- una seconda parte, dedicata alla sintetica illustrazione delle diverse fattispecie che possono provocare la sosta prolungata nelle acque portuali del relitto o della nave "abbandonata", dando luogo ai fenomeni patologici che i DDL in commento si propongono di affrontare;
- una terza parte, dedicata a sintetici commenti sugli articoli dei DDL, formulati avuto riguardo al ruolo ed alle competenze di natura tecnica della Società scrivente.

1. INQUADRAMENTO GENERALE

1.1 La nave (iscrizione, nazionalità e bandiera)

Nave è qualsiasi costruzione destinata al trasporto per acqua, anche a scopo di rimorchio, di pesca, di diporto, o ad altro scopo (art. 136 cod. nav.).

Le navi sono iscritte in appositi registri tenuti dall'Autorità Marittima e vengono individuate dai seguenti elementi (artt. 137 – 142 cod. nav.):

- le dimensioni (stazza, dislocamento e portata);
- il nome, il numero di iscrizione nel registro ed il luogo di iscrizione (c.d. porto di iscrizione);
- la nazionalità, che è espressione del collegamento della nave con un ordinamento giuridico statale (per questo si parla di "Stato di bandiera").

Il legame tra la nave e lo Stato nei cui registri è iscritta e di cui inalbera la bandiera è previsto e regolato dalla Convenzione di Montego Bay del 30.4.1982 (resa esecutiva in Italia con L. 2.12.1994 n. 689), nota come Convenzione sul diritto del Mare (*"United Nations Conventions on the law of the Sea"*, "UNCLOS").

Secondo questa Convenzione, le navi navigano sotto la bandiera di un solo Stato e sono sottoposte in alto mare alla sua giurisdizione esclusiva. Dal momento che sulle proprie navi ciascuno Stato esercita la propria sovranità, dovunque esse si trovino, la Convenzione impone ai singoli Stati precisi doveri per assicurare che il libero passaggio delle navi avvenga nel rispetto di regole di sicurezza a tutela di tutta la Comunità internazionale.

La nave viene cancellata dai registri nazionali, con conseguente perdita degli effetti della sua iscrizione, prima fra tutte la perdita della nazionalità ossia della bandiera italiana (c.d. dismissione di bandiera) (art. 163 cod. nav.) nei casi di perdita (effettiva o presunta), demolizione, perdita dei requisiti di nazionalità e iscrizione in un registro straniero.

1.2 La proprietà della nave, i diritti reali di garanzia (ipoteca e privilegi sulla nave) e le coperture tipiche

La nave è un bene mobile (art. 245 cod. nav.) e la disciplina della sua circolazione e della sua proprietà è quella prevista dal codice civile e dalle norme suppletive del codice della navigazione.

La nave può essere oggetto di ipoteca (artt. 565 e ss. cod. nav.).

Ai sensi dell'art. 552 cod. nav. sono privilegiati sulla nave – tra gli altri- i seguenti crediti (che prevalgono sull'ipoteca):

- spese giudiziali dello Stato, e spese portuali;
- crediti dei membri dell'equipaggio;
- indennità per collisione e altri sinistri marittimi;

Inoltre nell'esercitare la nave vengono stipulate dall'armatore e/o dal proprietario le seguenti coperture tipiche:



RINA

- assicurazione del bene nave: assicurazioni corpo e macchine (*Hull & Machinery*), rischi ordinari e rischi guerra;
- assicurazione della responsabilità civile (*P&I - Protection & Indemnity*) dall'esercizio della nave (inclusa la responsabilità per danni all'ambiente);
- assicurazioni complementari (ad esempio sul nolo e sul carico).

1.3 L'esercizio della nave

Numerosi sono i soggetti coinvolti nell'esercizio/gestione della nave:

- Proprietario: titolare di un diritto reale sulla nave;
- Armatore: colui che "assume l'esercizio della nave" (art. 265 cod. nav.), ossia impiega la nave direttamente nella navigazione che le è propria; l'armatore può essere il proprietario della nave, ma in relazione alla medesima nave le due qualifiche possono essere rivestite da due soggetti distinti, nel qual caso l'armatore è tale in virtù di un rapporto giuridico contrattuale;
- Società di management: cui è affidata la conduzione tecnico-aziendale dell'impresa di navigazione;
- Agente marittimo: promuove la conclusione di contratti di trasporto, incassando i noli ed emettendo i documenti del trasporto;
- Mediatore marittimo (broker): che mette in relazione le parti per la conclusione di affari quali i contratti di utilizzazione della nave e compravendita di nave;
- Spedizioniere: stipula contratti di trasporto in nome proprio e per conto del mandante e rappresenta la nave nei rapporti con le Autorità doganali;
- Raccomandatario: rappresenta e assiste l'armatore la nave in un determinato porto per le formalità di arrivo/partenza (artt. 287 - 291 cod. nav.);
- Stato di bandiera (Flag State): emette direttamente e/o avvalendosi di Organismi Riconosciuti la certificazione statutaria di sicurezza e protezione ambientale, applicando norme sviluppate a livello internazionale, regionale e nazionale dalla International Maritime Organization (IMO) e dall'Unione Europea e dallo Stato di bandiera stesso;
- Stato del porto (Port State): verifica, attraverso controlli non programmati e sulla base di accordi regionali (Paris MoU, Tokyo MoU, ecc.), la rispondenza delle navi ai requisiti di sicurezza e protezione ambientale;
- Organismi riconosciuti (Recognized Organization): organismi (tipicamente le società di classificazione, tra cui il RINA) che svolgono attività di classificazione e certificazione statutaria sulle navi per conto degli Stati di bandiera.

Si precisa che le *società di classificazione*, pur se tradizionalmente definite anche "registri di classificazione", sono costituite in forma di diritto privato e non coincidono con i registri in cui le competenti Autorità nazionali degli Stati di bandiera iscrivono le navi abilitate ad inalberare la loro bandiera.

1.4 Le società di classificazione e gli Organismi Riconosciuti

Nel settore marittimo RINA (come anche le altre società di classificazione) svolge principalmente due tipologie di attività:

- esprime il proprio giudizio tecnico sulla nave attraverso l'assegnazione e il mantenimento della "classe", a seguito di visite iniziali (con nave in costruzione), periodiche (con nave in esercizio) e occasionali (a seguito di eventi particolari quali incidenti e avarie), volte ad accertarne la conformità, sotto vari profili tecnici, ai Regolamenti per la Classificazione delle Navi;
- opera in qualità di Organismo Riconosciuto in nome e per conto dello Stato di bandiera, eseguendo un analogo regime di visite e rilasciando i relativi certificati, in applicazione delle normative internazionali e nazionali.

La classe può essere "sospesa" e successivamente "ritirata", in maniera automatica o dichiarata, nel caso in cui vengano meno i presupposti regolamentari (ad esempio in caso di mancata



RINA

esecuzione delle visite periodiche).

La presenza o meno della classe e dei certificati statuari condiziona grandemente il valore commerciale di una nave ed è uno dei requisiti per la stipula della polizza di copertura assicurativa.

2. SOSTA PROLUNGATA DEL RELITTO O DELLA NAVE NELLE ACQUE PORTUALI

Il relitto (ossia la nave che ha perso la sua attitudine alla navigazione a seguito di un sinistro) permane solitamente nelle acque portuali in quanto la sua rimozione è spesso assai problematica.

Per quanto riguarda la nave, invece, oltre ai normali scali operati per il servizio per cui la nave è impiegata e le soste necessarie per le verifiche periodiche e occasionali sopra descritte, che possono durare qualche ora o più giorni, la permanenza della nave in porto può prolungarsi per le seguenti ragioni:

- la nave ha subito un'avaria o ha comunque necessità di riparazioni e/o manutenzione;
- la nave è stata fermata dall'Autorità giudiziaria penale o civile (es. per reati connessi al contrabbando e all'immigrazione clandestina; oppure per debiti del proprietario e/o armatore verso i terzi);
- il proprietario e/o l'armatore sono in crisi finanziaria e non sono più in grado di provvedere al pagamento delle spese, sia che lo stato di insolvenza non sia stato ancora dichiarato da alcuna Autorità giudiziaria sia che sia già pendente un fallimento o altra procedura concorsuale.

Diverso è il caso di "nave in disarmo", situazione in cui essa non opera ma risulta assoggettata a un regime di visite periodiche, eseguite dalla società di classificazione, tese a verificare la sussistenza dei requisiti minimi di manutenzione e sicurezza.

Nei casi in cui il proprietario/armatore non riesca a rimuovere la causa (di natura giuridica e/o tecnica), la sosta della nave si prolunga in modo abnorme con diverse problematiche relative principalmente a:

- la permanenza dei marittimi a bordo che, oltre ad essere in attesa di ricevere i compensi dovuti, sono spesso privi di mezzi per sopravvivere e per tornare ai propri Paesi di origine/residenza;
- l'occupazione di banchine operative nei porti;
- il pericolo per l'ambiente e per la sicurezza della navigazione.

Se è vero che la nave in queste situazioni può considerarsi di fatto abbandonata, tuttavia, prima che essa versi in uno stato di abbandono tale da farla ritenere *res derelictae*, e come tale suscettibile di acquisto per occupazione, occorre considerare che, anche nel silenzio del proprietario/armatore, vi sono vari soggetti che hanno sulla nave diritti ed interessi giuridicamente tutelati, e quindi occorre tenere presente e verificare quanto segue:

- l'esistenza di gravami registrati (es. ipoteca): tale verifica può essere fatta richiedendo un estratto al registro del porto di iscrizione dello Stato della bandiera della nave;
- l'esistenza di possibili crediti privilegiati non registrati, che di solito danno luogo a sequestro conservativo civile e successiva esecuzione forzata;
- la pendenza di una eventuale procedura fallimentare o altra procedura di natura concorsuale (solitamente aperta nello Stato in cui il proprietario/armatore ha la propria sede).

Il referente dell'Autorità competente dovrebbe essere in primo luogo il proprietario/armatore ed il suo rappresentante in porto (il raccomandatario) e, in seconda battuta, in caso di nave straniera, lo Stato di bandiera e la sua Organizzazione Riconosciuta.

Prima di procedere occorrerebbe, inoltre, effettuare le necessarie comunicazioni al creditore ipotecario ed ad altri titolari di diritti reali di garanzia o creditori sequestranti iscritti nei registri di iscrizione della nave nonché all'Autorità consolare dello Stato della bandiera presente sul territorio italiano.



3. OSSERVAZIONI SULLE DISPOSIZIONI DEL DDL

- Art. 2 (Definizioni): definizione di "nave abbandonata": la nave ha sempre un proprietario, che può o meno essere anche armatore (v. sopra). Dunque sarebbe opportuno fare riferimento al proprietario e/o all'armatore, se diverso. Inoltre, pur essendo chiaro che l'intento del DDL è quello di superare la lentezza e la complessità delle procedure in essere ed evitare ciò che accade nella realtà dei fatti, ossia che le navi abbandonate permangono nei porti per mesi ed anni, occupando anche banchine operative e spazi vitali per il porto, il termine di 30 giorni non appare congruo per tenere conto dei diritti di tutti i diversi soggetti che hanno interessi (ed obblighi) sulla nave, anche diversi dai proprietari, come sopra brevemente illustrati;
- Art. 3 (Mappatura dei relitti e delle navi abbandonate): l'articolo o il decreto ministeriale di attuazione potrebbero indicare le informazioni minime che devono accompagnare la mappatura dei relitti e delle navi abbandonate, tra i quali dovrebbe figurare, per queste ultime, la presenza di marittimi a bordo;
- Art. 4 (Osservatorio nazionale sui relitti navali e sulle navi abbandonate): in caso vi siano marittimi a bordo delle navi abbandonate sarebbe opportuno fare segnalazione all'ILO, che ha istituito un apposito database "Database on reported incidents of abandonment of seafarers";
- Art. 5 (Consorzio per la rimozione ed il riciclaggio dei relitti navali e delle navi abbandonate): il riferimento alla certificazione ambientale di processo dei partecipanti al Consorzio e alla certificazione ambientale di prodotto dei materiali riciclati andrebbe meglio specificato, anche considerando la dettagliata normativa europea e nazionale in materia di smaltimento dei rifiuti. Sarebbe altresì opportuno chiarire il rapporto tra il Consorzio e i suoi membri ed il Regolamento UE n. 1257/2013, in particolare per quanto riguarda l'elenco europeo degli impianti di riciclaggio delle navi situati in uno Stato membro istituito ai sensi degli artt. 13, 14 e 16 di detto Regolamento;
- Art. 6 (Modifica dell'articolo 73 del codice della navigazione): trattandosi (i relitti e le navi abbandonate) di beni suscettibili di ritrovamento/recupero, non sembra si tenga conto delle altre norme previste in materia dal cod. nav. Si pensi, a titolo di esempio, al caso in cui il proprietario si sia disinteressato della nave, mentre un altro soggetto si sia attivato per il recupero e ne abbia informato l'Autorità marittima (cfr. art. 501 e ss. cod. nav. - Capo II - del Ricupero - del Titolo IV - Dell'assistenza e del salvataggio del ricupero e del ritrovamento dei relitti). Appare opportuno segnalare che, trattandosi di nave, la prima naturale destinazione della nave abbandonata dovrebbe essere non tanto la demolizione con riciclo quanto piuttosto la vendita (previa riparazione o meno);
- Art. 7 (Introduzione dell'articolo 73-bis del codice della navigazione): vale quanto riportato al precedente punto. Inoltre il riferimento all'ente di classifica dovrebbe essere modificato in "Organismo Riconosciuto" della nave;
- Art. 6, Art. 7 e Art. 8: volendo equiparare ai fini di queste previsioni il "relitto navale" e la "nave abbandonata", occorre richiamare espressamente quest'ultima nel testo dei nuovi articoli;
- Art. 9 (Cessione ad opera del proprietario): per quanto riguarda la nave abbandonata la sua cessione volontaria da parte del proprietario non appare configurabile, considerando che l'inerzia del proprietario/armatore rispetto alla nave è il presupposto per la dichiarazione dello stato di abbandono: se il bene è abbandonato (ossia sostanzialmente considerato di nessuno o dello Stato) non può essere ceduto dal soggetto che ne era proprietario prima dell'abbandono.

Trattandosi di una cessione volontaria di nave (non relitto) per il suo avvio alla demolizione da parte del proprietario/armatore, la fattispecie sembra ricadere nell'ambito della vigente normativa europea in materia di riciclaggio di navi (Regolamento UE n. 1257/2013).

* * *