

CONVEGNO AIDIM 29 GIUGNO 2015

“UNA NOVITA’ NELLA NORMATIVA MARITTIMA INTERNAZIONALE: LA CONVENZIONE DI NAIROBI DEL 2007 SULLA RIMOZIONE DEI RELITTI”

GIORGIO BERLINGIERI

Benvenuti a questo Convegno su un nuovo strumento del diritto marittimo che entra a far parte della normativa internazionale uniforme.

Ci ritroviamo anche quest’anno al Palazzo della Borsa, ospiti della Camera di Commercio di Genova, Socio Onorario AIDIM.

Costituisce una tradizione oramai consolidata che i nostri incontri avvengano in questa magnifica Sala delle Grida.

Un saluto quindi, ed un ringraziamento al Presidente Paolo Odone, oggi rappresentato dal Dott. Andrea Susto, Responsabile del Settore Logistico, al Segretario Generale Maurizio Caviglia, al Consiglio e alla Giunta.

L’attenzione e l’impegno per la salvaguardia della vita in mare, la tutela dell’ambiente, la sicurezza della navigazione e del traffico marittimo, con attività svolta anche recentemente per il recupero di relitti in zone di particolare interesse ambientale, porta le Capitanerie di Porto-Guardia Costiera ad essere un partecipante naturale ed essenziale a questa giornata ed è con grande piacere che saluto il Comandante Generale, Ammiraglio Ispettore Capo Felicio Angrisano.

Vi è sempre stato un particolare legame tra Capitanerie di Porto-Guardia Costiera ed AIDIM, essendo ad entrambi comuni scopi quali la sicurezza dei traffici marittimi e la tutela dell’ambiente. Mi viene spontaneo il ricordo del Comandante Generale Raimondo Pollastrini, Socio Onorario AIDIM, che aveva presieduto il Convegno che AIDIM tenne in questo stesso Salone il 23 novembre 2007 sul tema “Le investigazioni sui sinistri marittimi nella normativa nazionale e internazionale”.

Il Convegno era stato organizzato per esaminare la proposta di Direttiva Comunitaria facente parte del cosiddetto “Pacchetto Erika III”, relativa alla regolamentazione delle inchieste marittime, al fine di garantire una più efficiente gestione delle conseguenze dei sinistri attraverso l’istituzione di un quadro normativo armonizzato a livello europeo che pone particolare attenzione alla prevenzione mentre le inchieste per i sinistri, così come strutturate nel codice della navigazione, sono volte principalmente all’accertamento di

responsabilità. Da qui quel Convegno per raffrontare la normativa interna e quella comunitaria.

Impegni di servizio hanno impossibilitato il Direttore Marittimo della Regione Liguria e Comandante della Capitaneria di Porto di Genova Amm. Isp. (CP) Vincenzo Melone ad essere presente e saluto con piacere il Comandante in II Capitano di Vascello (CP) Luigi Pascale.

La posizione di grande rilievo, in Europa e nel Mondo, dell'industria armatoriale italiana, ed il suo costante impegno affinché i livelli di sicurezza e di qualità in mare siano continuamente migliorati, rende importante la partecipazione a questo Convegno di Confitarma, Socio AIDIM, presente con il suo Consigliere e Presidente della Commissione Risorse Umane e Relazioni Industriali Dott. Stefano Messina. Vi è sempre stato un grande legame anche tra Confitarma e AIDIM, legame sottolineato dalle continue consultazioni e riunioni, tenutesi anche in occasione delle Assemblee della Federazione del Mare e del Comitato Regionale Romano di AIDIM che ha sede presso Confitarma.

L'obbligatorietà di una copertura assicurativa o di altra garanzia finanziaria stabilite dall'art. 12 della Convenzione di cui oggi si parlerà, che consentono di far fronte alle responsabilità gravanti sul proprietario del relitto e di poter procedere alla sua rimozione, rende importante la presenza a questo Convegno della Società leader tra i Brokers di assicurazione di responsabilità. Saluto quindi con piacere il Presidente e Amministratore Delegato di P.L. Ferrari & Co. Cap. Federico Deodato.

Un saluto e un ringraziamento ai Presidenti di sessione, ai Relatori ed agli altri partecipanti alla Tavola Rotonda, ai Soci AIDIM, ai Magistrati, a tutti i presenti, e in particolare ai Giovani Soci AIDIM ai quali desidero dedicare questo Convegno.

I giovani che si associano ad AIDIM in numero sempre maggiore e per i quali il Comitato Direttivo ha costituito una apposita sezione, sono il nostro futuro e in qualsiasi delle attività professionali o commerciali che svolgiamo. Diamo dunque spazio a loro ed al loro entusiasmo, coscienti della responsabilità che abbiamo nel trasmettergli la nostra conoscenza ed esperienza assieme all'insegnamento di un comportamento sempre leale e corretto.

Vi sono sezioni di Giovani Soci in altre Associazioni Nazionali di Diritto Marittimo, specialmente nel Nord Europa. L'ambizione che abbiamo è che AIDIM si ponga come centro propulsore di incontri e di iniziative tra i propri giovani soci e quelli di tutte le altre Associazioni Nazionali di diritto marittimo del Mare Mediterraneo e che i propri si

raffrontino e confrontino con tutti i giovani delle altre associazioni europee e mondiali di diritto marittimo.

Perché un Convegno su questa Convenzione? AIDIM è una delle 50 associazioni nazionali di diritto marittimo facenti parte del CMI, una organizzazione internazionale non governativa, fondata nel 1897, il cui scopo è di contribuire all'unificazione del diritto marittimo.

AIDIM persegue, nell'ambito nazionale, gli scopi del CMI e collabora per lo stesso scopo in ambito internazionale. Costituita nel 1899, è una delle più antiche associazioni di diritto marittimo ed ha sempre partecipato ai lavori di unificazione del diritto marittimo.

Diversi sono gli strumenti attraverso i quali può raggiungersi l'uniformità del diritto marittimo.

Strumenti, così detti di "soft law", quali le Linee Guida e le Leggi Modello, sono utili per giungere ad una armonizzazione delle diverse normative nazionali. Gli strumenti più cogenti sono tuttavia costituiti dalle Convenzioni.

Una Convenzione è però fonte di uniformità se riceve un sufficiente numero di ratifiche per entrare in vigore, se ad essa vi aderiscono Stati il cui commercio marittimo rappresenta generalmente una significativa percentuale del commercio marittimo mondiale, ed infine se è poi interpretata in modo uniforme.

La Convenzione di cui si parlerà oggi costituisce un importante strumento che consente finalmente di regolamentare la rimozione di relitti di navi che, in seguito a sinistri marittimi quali collisioni, incagli o arenamenti o altri avvenimenti, e che si trovano al di fuori del mare territoriale di uno Stato parte, ma entro la sua zona economica esclusiva, ovvero in una zona che non si estende oltre le 200 miglia nautiche dalla sua costa, costituiscono un pericolo o un ostacolo per la navigazione o una fonte di inquinamento.

L'applicabilità della Convenzione può tuttavia essere estesa anche al mare territoriale e pone obblighi e responsabilità sul proprietario del relitto, obblighi e responsabilità che debbono essere coperti da una assicurazione o altra garanzia finanziaria, di cui tutti i proprietari di navi con bandiera di uno Stato parte della Convenzione sono obbligati a munirsi.

Per l'entrata in vigore di questa Convenzione occorre 10 ratifiche. Il 14 aprile 2014 è stato depositato il decimo strumento di ratifica da parte della Danimarca e la Convenzione è quindi entrata in vigore 12 mesi dopo, il 14 aprile 2015, come stabilito al suo art. 18.

Significativamente, dal 14 aprile 2014 ad oggi, ovvero in poco più di un anno, la Convenzione è stata ratificata da altri 11 Stati con le flotte dei 21 Stati ratificanti che raggiungono un tonnellaggio prossimo al 40% di quello mondiale.

Come già osservato, AIDIM ha sempre svolto un ruolo primario ed estremamente rilevante nell'ambito dell'unificazione del diritto marittimo, partecipando a tutti i lavori e alle Conferenze in cui sono stati elaborati i progetti di Convenzioni internazionali, poi approvati in sede di Conferenze diplomatiche.

AIDIM, attenta agli sviluppi e alle novità nel campo marittimo internazionale, ha pertanto ritenuto tenere un Convegno su questa nuova Convenzione non appena essa è entrata in vigore, al fine di poter farla conoscere e offrire un contributo al suo recepimento da parte dell'Italia e di altri Stati.

Molti dei Convegni organizzati in questi ultimi anni da AIDIM si sono tenuti su nuove Convenzioni.

Così ad esempio è stato per il Convegno "Il sequestro di nave: un raffronto tra le Convenzioni del 1952 e del 1999" che ha avuto luogo il 27 giugno 2011, qualche mese prima dell'entrata in vigore, il 14 settembre 2011, della nuova Convenzione del 1999, non ancora ratificata dall'Italia sebbene essa sia, per lo meno si ritiene, assai più completa, chiara e migliorativa di quella del 1952.

Lo stesso dicasi per il Convegno sul trasporto marittimo passeggeri e il contratto di crociera e le relative novità legislative.

Il Convegno, tenutosi l'11 giugno 2012, ha considerato le disposizioni della Convenzione di Atene sul trasporto passeggeri e del suo Protocollo del 2002, non ratificata dall'Italia ma introdotta nel diritto comunitario con il Regolamento 392/2009, applicabile per la Comunità e quindi anche per l'Italia, dal 31 dicembre 2012.

La Convenzione sulla rimozione dei relitti, richiede (art. 12) che la copertura assicurativa o altra garanzia finanziaria dei proprietari di navi con bandiera di stati contraenti e di tonnellaggio superiore alla 300 tonn. sia di ammontare eguale a quello stabilito dalla normativa interna o internazionale applicabile in materia di limitazione, ma in ogni caso non eccedente i limiti di cui alla Convenzione del 1976 sulla limitazione della responsabilità per crediti marittimi, come modificata dal Protocollo del 1996, poi emendato nel 2012 con integrazione dei limiti di responsabilità in vigore da qualche giorno, ovvero dall'8 giugno 2015.

La LLMC peraltro non è in vigore in Italia poiché lo strumento di adesione non è stato ancora depositato, anche se ne venne data autorizzazione con legge n. 201/2009.

Il ritardo non è stato rimediato dal decreto legislativo n. 111/2012 che, in attuazione della direttiva 2009/20/CE, ha introdotto in Italia norme sull'assicurazione degli armatori per i crediti marittimi. Anzi, il decreto legislativo n. 111/2012 ha complicato la situazione poiché, nell'introdurre norme sull'assicurazione obbligatoria, non regolamenta la limitazione della responsabilità ma, modificando l'art. 275 cod. nav. e rendendolo applicabile solo a navi di stazza lorda inferiore alle 300 tonn., di fatto porta ad escludere che l'armatore di una nave battente bandiera italiana possa avvalersi del beneficio di limitazione della responsabilità anche in conformità alle disposizioni del Codice della navigazione.

Sarà pertanto problematico ratificare la Wreck Removal Convention se non si procede alla ratifica della LLMC.

Lascio al relatori l'esame e il commento della Convenzione e ad essi, ed ai Partecipanti alla Tavola Rotonda di considerarne le peculiarità e le criticità, valutando l'opportunità di una sua ratifica da parte dell'Italia. Ratifica che, per il nostro Paese, implica peraltro comportamenti concludenti relativamente alla LLMC, attorno alla quale ruota tutto il sistema relativo alla limitazione della responsabilità e di cui i proprietari, i noleggiatori, gli armatori o i locatori della nave, potrebbero avvalersi.

La necessità, se non l'urgenza di provvedere, è anche per il fatto che l'Italia è parte della Convenzione del 2001 sulla responsabilità civile per i danni causati dall'inquinamento derivante dallo sversamento in mare del combustibile delle navi. La Convenzione, di cui è stata autorizzata l'adesione con legge 1 febbraio 2010, n. 19 è entrata in vigore il 18 febbraio 2011, dopo il deposito dello strumento di ratifica avvenuto il 18 novembre 2010.

Ebbene, tale Convenzione, che tiene responsabile l'armatore, il proprietario, il noleggiatore a scafo nudo, il gestore o l'operatore della nave per danni da inquinamento del combustibile delle navi, consente a tali soggetti, che debbono coprire la propria responsabilità attraverso garanzia assicurativa o finanziaria, di limitare la loro responsabilità (art. 6) "in virtù di qualsiasi regime nazionale o internazionale applicabile" quale la Convenzione del 1976 sulla limitazione della responsabilità per crediti marittimi

Ed ancora, e quanto alla normativa nazionale, il dl. 152/2006, contenente norme in materia ambientale, fa salvo il diritto dei trasgressori a limitare la propria responsabilità in conformità alle disposizioni della LLMC.

Ed infine, il Regolamento n. 392/2009 che ha dato attuazione, nell'ambito della Comunità della Convenzione di Atene sul trasporto marittimo di passeggeri e loro

bagagli, fa anch'esso riferimento alla limitazione globale della responsabilità di cui alla LLMC.

Occorre dunque procedere con celerità verso la ratifica della LLMC.

Esiste uno schema di Disegno di Legge per la ratifica del Protocollo del 1996 della LLMC ma l'iter di ratifica si è arrestato in seguito ad alcune osservazioni della Presidenza del Consiglio dei Ministri per possibili non conformità all'art. 76 della Costituzione.

Si confida peraltro che, grazie al rinnovato entusiasmo degli Uffici Legislativi dei Ministeri competenti, unitamente al supporto che AIDIM sarebbe lieta di poter offrire, si riuscirà a dar finalmente corso agli adempimenti di competenza per il completamento dell'iter di ratifica.