

Navi arenate e relitti: il complesso regime della responsabilità e risarcimento danni nella nuova “The Nairobi International Convention on the removal of Wreck”
- Convenzione Internazionale di Nairobi sulla rimozione dei relitti -.

A cura di Cristian Rovito

Il problema della “rimozione dei relitti” e della correlata “demolizione delle navi” riassumono una questione molto complessa e per taluni aspetti molto diversificata. Sono notevoli le conseguenze che determinano sia sotto l’aspetto giuridico (nazionale, comunitario ed internazionale), sia sotto l’aspetto politico – economico e storico – culturale. Anche le navi in disarmo, dopo anni di intensa attività mercantile, nel corso del quale non poche sono state le acque solcate, richiedono un’adeguata disciplina in grado di assicurare il rispetto dei diritti umani in quei paesi dove regna sovrano il fenomeno del “Breaking ship” (Bangladesh)¹, garantire la sicurezza dei lavoratori che operano nei cantieri navali, adeguarsi alle necessità ed agli equilibri dell’ambiente in un’ottica eco – sostenibile.

Diverse Organizzazioni Governative e non, 65 Paesi membri dell’IMO – International Maritime Organization ed un importante organo di diritto internazionale marittimo quale l’International Tribunal for the law of the Sea di Amburgo (Tribunale Internazionale del diritto del mare), in occasione della Conferenza Diplomatica tenutasi presso il United Nations Office di Nairobi in Kenia nel maggio del 2007 hanno posto le basi per la “Wreck Removal Convention” – La Convenzione Internazionale per la rimozione dei relitti (a partire dal 19 novembre 2007 e fino al 18 novembre 2008, la Convenzione è stata aperta per la sottoscrizione; entrerà in vigore 12 mesi dopo la data della firma senza riserve da parte di almeno 10 Stati)

Questo nuovo strumento legislativo di rango internazionale si colloca in quel quadro normativo cui spesso abbiamo fatto riferimento nei nostri contributi pubblicati su questa testata giornalistica.

La *ratio* che ha ispirato la Comunità Internazionale ad interessarsi del problema dei relitti in mare, con particolare riferimento alla prassi di “abbandonare” *in situ* i relitti di naviglio affondato, discende dalla sempre più improcrastinabile urgenza di garantire, abbassandone al minimo i rischi, i più alti livelli di sicurezza in mare e di protezione dei gracili equilibri degli ecosistemi marittimi e costieri. Ed in effetti non è difficile immaginare quale pericolo costituisca per la navigazione e per l’ambiente marino una nave affondata o semi affondata, specie se poi l’affondamento è avvenuto nei pressi della terraferma e quindi in vicinanza dello sviluppo delle attività antropiche in senso lato.

Si aggiunge anche la previsione ed elaborazione di nuovi istituti/regimi di responsabilità a carico degli armatori/proprietari del naviglio mercantile, nonché più sviluppate od ampie forme di controllo/monitoraggio per gli Stadi di bandiera, sui quali, occorre ribadirlo, sovrasta l'obbligo di vigilare sulla corretta osservanza delle disposizioni internazionali, comunitarie e nazionali vigenti in materia di safety, security e tutela dell'ambiente marino.

La nuova convenzione internazionale è nata tenendo in debita considerazione, se non addirittura conformandosi ai suoi principi fondamentali, la Convenzione UNCLOS 82 sul diritto del mare (Convenzione sul diritto del mare di Montegobay del 1982) che oltre ad aver previsto la possibilità per gli Stati, ma si potrebbe tranquillamente parlare di dovere, di “sviluppare nuovi strumenti giuridici”, detta ben precisi capisaldi giuridici nella materia *de qua* benchè non siano comunque mancate accese osservazioni da parte di alcuni stati (Turchia e USA in particolare).

Il primo caposaldo che occorre considerare è l'area oggetto di disciplina. Infatti l'art. 3 della Convenzione si interessa della ZEE – Zona Economica Esclusiva (Economic exclusive zone)² stabilendo che, in linea di massima e salvo diversamente stabilito, la stessa si applichi ai relitti in essa presenti. Inoltre, il comma 2 prevede la possibilità per gli Stati di “estenderne” l'applicazione anche a quei relitti situati all'interno delle acque territoriali.

Il secondo caposaldo riguarda la responsabilità dell'armatore/proprietario del relitto. L'art. 10 si occupa della “liability” stabilendo che incombono sul “registered owner” (armatore registrato) i costi di localizzazione, segnalazione e rimozione del relitto secondo le procedure dettate dagli artt. 7, 8 e 9 tranne nei casi in cui lo stesso riesca a provare la sua “innocenza”.

In merito a quest'ultimo la norma individua una serie di casistiche (atto di guerra, ostilità, fenomeni insurrezionali, etc).

Da quanto *ut supra* riportato non può altresì essere disgiunta la disposizione di cui all'art. 12 relativa alla “compulsory insurance or other financial security” ovvero l'obbligo di un'assicurazione obbligatoria o di altra sicurezza finanziaria per l'armatore di una nave di stazza lorda uguale o superiore alle 300 tsl battente bandiera di uno stato aderente. (*disposizione accolta su proposta della rappresentanza italiana a Nairobi poiché le navi di piccola stazza, con particolare riferimento alle unità da pesca, rivestono una percentuale di rischio molto più elevate rispetto alle altre tipologie di navi*).

Alla luce di quanto riportato, sembra essersi dimostrata piuttosto rilevante la possibilità per gli Stati di estendere il regime applicativo della Convenzione e quindi anche della “liability” a quei relitti collocati entro le acque territoriali. La sola limitazione alla ZEE, e quindi fino a 200 NM dalla costa, non sarebbe risultata di particolare “appeal” in quanto la rimozione di un relitto senza valore, in alto mare e su rilevanti fondali, non suscita grandi interessi.

Allorchè si considerino i notevoli interessi nazionali ed il rilevante sviluppo costiero della nostra (circa 8000 Km di coste) la formulazione giuridica *de qua* riflette l'attuale e vigente regime giuridico del Codice della Navigazione con l'insito vantaggio per l'Amministrazione Marittima (in capo al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) di avvalersi di un'assicurazione obbligatoria, a carico dell'Armatore, che garantisca il recupero dei costi per la rimozione dei relitti anche in acque

territoriali, ove la maggiore intensità dei traffici fa aumentare la percentuale di rischio di sinistri marittimi³.

Benchè lo strumento trattato necessiti inevitabilmente di più opportuni aggiornamenti non può sottacersi sul fatto che la “Nairobi International Convention for removal of wreck” rappresenti un passo molto ampio dell’intento di tutta la Comunità Internazionale e che con ciò assume via via una sempre crescente concretezza, di affrontare con cognizione di causa e responsabilità il problema relativo ai “wrecks” che si colloca anch’esso nella ormai consolidata e riconosciuta tutela internazionale dell’ambiente marino.

Cristian Rovito

Pubblicato il 1 dicembre 2008

¹ Trattasi di un fenomeno che vede protagonisti le popolazioni dei paesi in via di sviluppo, alla cui vetta si colloca lo stato del Bangladesh, sebbene sarebbe più corretto parlare di una prassi giornaliera ormai consolidata da molti anni,

Il problema dello smaltimento e/o recupero delle navi in disarmo, veri e propri “rottami galleggianti”, ha origini piuttosto remote benchè soltanto da pochissimi anni a questa parte è stato messo sotto la lente d’ingrandimento degli organi legislativi per gli effetti prettamente ecologici ed ambientali (riguardo alla presenza di amianto), e, soprattutto, per le condizioni a dir poco disumane in cui operano giornalmente i cittadini dell’est asiatico. Oltre a non esserci un riconoscimento *in toto* dei “diritti umani” secondo la “Dichiarazione universale sui diritti dell’uomo”, gli stessi diritti vengono puntualmente e, ci permettiamo di usare l’avverbio “vergognosamente”, calpestati dalle lobby dello shipping e da armatori truffaldini senza scrupoli.

Il “*breaking ship*” identifica un’opera di sfruttamento umano molto complessa e vasta sotto il profilo giuridico e geo – politico;

² La Convenzione UNCLOS 82 definisce la ZEE – Zona Economica Esclusiva come la zona al di là del mare territoriale e ad esso adiacente, sottoposta allo specifico regime giuridico stabilito nella Parte V della Convenzione, in virtù del quale i diritti e la giurisdizione dello Stato costiero e i diritti e le libertà degli altri Stati sono disciplinati dalle pertinenti disposizioni della presente Convenzione – art. 55; mentre il successivo art. 57 stabilisce la larghezza della ZEE che non “si intende al di là di 200 MN dalle linee di base da cui viene misurata la larghezza del mare territoriale”;

³ Così C.A.(CP) Giancarlo OLIMBO – addetto marittimo presso l’Ambasciata d’Italia a Londra – su n. 2/2007 “Notiziario della Guardia Costiera”;
Fonti: www.imo.org; www.itpops.com