

# DIRITTO e TRASPORTI

Comitato di direzione: F. Paolo Li Donni, Giorgio Berlingieri, Luca Florenzano.

Comitato scientifico: Alberto Batini, Andrea Berlingieri, Angelo Boglione, Giorgia Boi, Monica Brignardello, Alfredo Dani, Elda Turco Bulgherini, Pierangelo Celle, Sergio M. Carbone, Mauro Casanova, Mauro Chirco, Giuseppe Duca, Sergio La China, Marcello Ghelardi, Marco Lopez de Gonzalo, Andrea La Mattina, Marcello Maresca, Anna Masutti, Corrado Medina, Massimo Mordighia, Emilio Piombino, Vittorio Porzio, Maurizio Riguzzi, Carlo Rossello, Francesco Siccardi, Leopoldo Tullio, Sergio Turci, Enzo Volli, Stefano Zunarelli.  
Comitato di redazione: Rosellina Abate, Daniela Aresu, Guglielmo Camera, Simona Coppola, Francesca D'Orsi, Daniela D'Alauro, Margherita Pace Claudio Perrella, Giambattista Poggi, Barbara Pozzolo, Chiara Raggi, Andrea Tracci, Cecilia Vernetti.

## IL NUOVO IMSBC CODE INTERNATIONAL MARITIME SOLID BULK CARGOES CODE



di **FABIO PIERONI**

Studio Legale Siccardi Bregante  
f.pieroni@siccardibregante.it



di **GIUSEPPE AVERAME**

Studio Tecnico Averame  
g.averame@tecnav.it

Dal 1 Gennaio 2011 è divenuto obbligatorio il rispetto del Codice Internazionale Marittimo per le Rinfuse Solide (*International Maritime Solid Bulk Cargoes Code - "IMSBC Code"*).

Tutte le navi soggette alla Convenzione per la Salvaguardia della Vita in Mare (*Convention for the Safety of Life at Sea - "SOLAS"*) che trasportano rinfuse solide in generale e rinfuse pericolose in particolare devono ora osservare quanto prescritto dallo *IMSBC Code* a prescindere dalla stazza o dall'anno di costruzione.

La finalità perseguita dal Codice è quella di un trasporto sicuro via mare di tale tipologia di merci mediante informazioni sui rischi ed i pericoli ad esse connesse e sulle procedure da adottarsi per farvi fronte; rischi e pericoli di danni strutturali alla nave per cattiva distribuzione del carico o di perdita/riduzione di stabilità durante il viaggio o di reazioni chimiche della merce.

La questione non è secondaria come, forse, potrebbe apparire a prima vista. In soli 39 giorni, tra l'Ottobre ed il Novembre 2010, tre navi rinfusiere la m/n "Jian Fu Star" di 45.107 dwt (il 27.10.2010), la m/n "Nasco Diamond" di 55.000 dwt (il 10.11.2010) e la m/n "Hong Wei" di 50.149 dwt (il 3.12.2010) sono affondate, con la perdita complessiva di 44 marittimi, mentre trasportavano minerale di nickel dall'Indonesia alla Cina. Stessa sorte era toccata l'anno prima all'"Asian Forest" ed alla "Black Rose" che avevano a bordo minerale di ferro caricato a Mangalore e Paradip in India. Il verificarsi di altri incidenti (senza conseguenze) su *bulk carriers* caricate in Indonesia e nelle Filippine ed i sospetti sulla riconducibilità dei primi due sinistri del 2010 alle caratteristiche del carico trasportato erano stati tali che il 12 Novembre 2010 la Intercargo, l'Associazione Internazionale tra Armatori di navi per carichi secchi, aveva diramato una nota relativa al rischio derivante dal trasporto di minerale di nickel ad elevata umidità ritenuto essere in stretto collegamento con tali sinistri. Sebbene la causa della perdita sia, allo stato, ignota è conosciuto l'elevato tasso di umidità del minerale di nickel estratto dalle miniere indonesiane (così come del minerale di ferro ed altri *concentrates*) e, se il contenuto di umidità presente nel carico al momento dell'imbarco eccede il relativo *Transportable Moisture Limit - "T.M.L."*, è altrettanto noto il conseguente rischio di "liquefazione" i.e. il rischio della separazione dell'acqua dal carico durante il trasporto con potenziali problemi di stabilità della nave sino a poterne provocare il capovolgimento.

Il Codice IMSBC ora entrato in vigore sostituisce il Codice di Buona Condotta per i carichi solidi (*Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes - "BC Code"*) introdotto nel 1965 e periodicamente aggiornato sino all'ultima versione adottata dall'*International Maritime Organization (IMO)* nel 2004 come Risoluzione MSC.193(79).

I primi passi per l'introduzione del nuovo Codice sono stati mossi dall'IMO nel Dicembre 2008 con la Risoluzione MSC.268 (85) che ha adottato nuove regole che costituiscono ora la struttura portante dello *IMSBC Code*.

Già all'epoca di tale Risoluzione ed in particolare a

partire dal 1 Gennaio 2009 agli Armatori veniva raccomandata l'applicazione dello *IMSBC Code* su base volontaria ma il rispetto del Codice è divenuto obbligatorio solo in seguito all'entrata in vigore di alcune modifiche alla SOLAS frutto di un intenso lavoro della *Maritime Safety Committee (MSC)* iniziato nel 1998 a seguito alla pubblicazione del rapporto sull'affondamento della *bulk carrier "Derbyshire"* (169.044 dwt affondata il 9.9.1980 con 42 membri d'equipaggio e 2 passeggeri al sud del Giappone durante il tifone Orchid).

Una violazione dello *IMSBC Code* rappresenta, oggi, una diretta violazione alla SOLAS con le relative conseguenze.

Lo *IMSBC Code* deve essere tenuto a bordo di ogni *bulk carrier* e conosciuto ed applicato dagli armatori e dai loro equipaggi.

Per quanto riguarda l'aspetto "certificazione" da parte degli Enti di Classe durante l'ultima sessione della *IMO sub-committee on Dangerous Goods, Solid Cargoes and Containers (DSC)* non si è ritenuto necessario predisporre delle linee guida uniformi. L'uso del *Document of Compliance*, già adottato per le merci pericolose di cui all'*International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code)* è stato, infatti, ritenuto sufficiente a tale scopo.

Tutte le merci *IMO Class* alla rinfusa che una nave può trasportare, rimarranno quindi, come in precedenza, elencate nel *Document of Compliance*. Il *Document of Compliance* andrà ovviamente aggiornato ed emendato in modo tale da fare riferimento allo *IMSBC Code* ed è ovviamente probabile che le Autorità preposte ai *Port State Control* intendano verificare l'effettivo rispetto a bordo e nell'organizzazione armatoriale delle previsioni del Codice.

Di contro, le merci non appartenenti alle *IMO Class*, ma comunque prese in considerazione dallo *IMSBC Code*, saranno inserite in uno *Statement* che potrà essere emesso dall'Ente preposto "on behalf" dell'Autorità di Bandiera (in genere la società di classificazione della nave). Lo *IMSBC Code* prevede, in particolare, informazioni sulle caratteristiche dei carichi ed istruzioni sulle procedure da seguire in caso di caricazione di carichi solidi alla rinfusa. Ad ogni tipo di carico è assegnato un nome codificato previsto dallo *IMSBC Code* stesso e tutti i documenti di trasporto devono riferirsi esclusivamente a tale nome. Come sopra accennato, lo *IMSBC Code* suddivide le rinfuse solide in classi e gruppi tenendo conto anche del relativo "angolo di riposo" (così definito: "*Angle of repose means the maximum slope angle of non-cohesive (i.e. free-flowing) granular material. It is measured as the angle between a horizontal plane and the cone slope of such material*"). Quanto alle classi il Codice riprende la suddivisione dell'*IMDG Code* al fine di suddividere le merci a seconda della loro pericolosità.

Per quanto riguarda i gruppi, il Codice (come già il *BC Code*) ne individua tre:

- carichi a rischio liquefazione se caricati in condizioni di umidità superiori al rispettivo limite consentito per il trasporto (il c.d. *T.M.L.*); appartengono a questa categoria tutti i *mineral concentrate* tra cui *iron ore concentrates* ed il minerale di nickel (ma anche il pesce congelato!);
- carichi che presentano un rischio chimico e, quindi, costituiscono una potenziale fonte di pericolo a bordo; appartengono a questa categoria ad es. il *direct reduced iron (DRI)* ed il carbone;
- carichi che non presentano né le caratteristiche di quelli di cui al gruppo A (rischio liquefazione) né le caratteristiche dei carichi di cui al gruppo B (potenziale fonte di pericolo a bordo).

L'appendice 1 dello *IMSBC Code*, inoltre, propone una scheda per ogni rinfusa solida contemplata dal Codice. Tali schede, dopo una breve descrizione della

merce, prevedono, in base alla classificazione sopra descritta, gli adempimenti base che si devono attuare per il trasporto.

Benché piuttosto simile al *BC Code* del 2004 (che sostituisce) le novità salienti introdotte dallo *IMSBC Code* possono così sintetizzarsi:

- l'aggiunta di nuove tipologie di merci a rischio: in particolare *direct reduced iron (DRI)* ed i *lintered cotton seeds*;
- linee guida operative per il trasporto di carbone e lignite con la previsione di non stivare tali prodotti in adiacenza alle casse combustibile riscaldate ad oltre 55° C.;
- una guida per il trasporto sicuro di merci non coperte dallo *IMSBC Code*;
- alcune parziali modifiche alle schede merci già esistenti.

Per quanto riguarda i carichi non contemplati (o perlomeno non attualmente contemplati) dallo *IMSBC Code* è previsto dal 1.1.2011 che i caricatori forniscano alle competenti Autorità del porto di imbarco una descrizione delle caratteristiche della merce al fine di consentirne la valutazione di sicurezza. Spetta, quindi, a tali Autorità stabilire se il carico possa considerarsi sicuro per il trasporto via mare ed autorizzarne la caricazione. Come per il già vigente *IMDG Code* anche per lo *IMSBC Code* è prevista una revisione biennale del testo con la differenza che le revisioni allo *IMSBC Code* entreranno in vigore ogni anno dispari mentre le revisioni allo *IMDG Code* entrano in vigore ogni anno pari.

Nel Dicembre 2010 Intercargo riferiva che molte compagnie avevano in passato rifiutato di accettare determinate merci perché non caricate in conformità con gli standard internazionali contenuti nel Codice IMSBC (di applicazione volontaria, ricordiamo, dal 1.1.2009) oppure perché i comandanti ritenevano non credibili le procedure di controllo e di verifica nei porti di imbarco volte a determinarne il contenuto di umidità. Ciò, peraltro, non impediva che altri armatori e relativi comandi privi di sufficiente esperienza o conoscenza per dare concreta applicazione alle raccomandazioni del codice oppure sotto la spinta dei caricatori al fine di accettare dichiarazioni e test unilaterali senza possibilità di effettuare verifiche indipendenti, potessero accettare di trasportare carichi non sicuri con i conseguenti rischi come dimostrano gli avvenimenti sopra ricordati.

Prima del Gennaio 2011 ci si poteva appellare, quindi, solo al senso di responsabilità delle competenti Autorità dei Paesi esportatori affinché le rispettive procedure di controllo fossero caratterizzate da integrità e trasparenza. Come rilevato da Intercargo il ruolo di tali Autorità era (e, come si dirà, è tutt'oggi) essenziale al fine di garantire che le vite dei marittimi non siano messe in pericolo ed un Paese esportatore che non fosse in grado di effettuare con serietà tali controlli potrebbe avere maggiori difficoltà nel reperire spazi in stiva per i propri prodotti. Oggi l'obbligatorio rispetto delle previsioni del Codice muta lo scenario ed anche se il sistema può essere imperfetto perché lascia ancora - ad esempio per i carichi non contemplati dallo *IMSBC Code* - discrezionalità alle Autorità dei Paesi esportatori che potrebbero anche essere condizionate da interessi locali, larga parte dei carichi ritenuti pericolosi (perlomeno sulla base dell'attuale esperienza) sono ora interamente disciplinati dallo *IMSBC Code*.

Gli armatori dovranno, quindi, essere consapevoli che la natura obbligatoria di tale Codice impone oggi un obbligo positivo di assicurarne in concreto il rispetto.

D'altro canto lo stesso *International Group of P&I Clubs (IG)*, riscontrata l'esistenza di clausole talvolta

## DIRITTO E TRASPORTI

inserite nei *charter party* volte a limitare o ad impedire agli armatori di assumere le necessarie precauzioni in merito ai carichi a rischio liquefazione (Classe A) ha raccomandato ai propri *Members* di inserire nei contratti di noleggio una speciale clausola - predisposta dallo stesso IG (c.d. *Charterparty clause for solid bulk cargoes that may liquefy*) e pubblicata, da ultimo, nel bollettino

di Settembre del Gard - che impone stretti obblighi sui caricatori ai fini della sicurezza e prevede la possibilità per i comandanti di rifiutare o sbarcare i carichi in caso di riscontrata pericolosità degli stessi. Non resta, quindi, che verificare nella prassi se lo *IMSBC Code* risponderà alle finalità perseguite con la sua introduzione ■

DOTTRINA E GIURISPRUDENZA

## La Spagna all'avanguardia nell'organizzazione portuale



di **SIMONA COPPOLA**  
Studio Legale Garbarino Vergani  
simonacoppola@garbamar.it

estratto dal « **IL DIRITTO MARITTIMO** »

In un periodo in cui in Italia si discute e si discute sul come conferire alle autorità Portuali, nucleo del nostro sistema portuale, maggiore autonomia finanziaria, mentre alcuni considerano troppe ed altri troppo poche le autorità portuali presenti sul nostro paese, la Spagna ci supera e senza se e senza ma pubblica la nuova "Ley de Puertos" sul regime economico e sui servizi resi in ambito portuale.

La legge del 5 agosto 2010 n. 33 ha modificato la legge n. 48 del 2003 introducendo una lunga serie di riforme strutturali realizzate con lo scopo di rendere maggiormente attrattivi gli scali nei porti spagnoli rispetto ad altri porti del mediterraneo, in particolare quelli nordafricani. L'innovazione più eclatante della riforma è stata infatti quella di consentire alle autorità portuali, che in Spagna sono 28, di definire in maniera autonoma le tasse da applicare nel porto in modo da rendere il proprio scalo più attrattivo e di gestire autonomamente le infrastrutture affidate alle medesime da parte dello Stato centrale. L'autonomia di gestione e di applicazione delle tariffe si realizza allo scopo di rendere più competitivi i propri porti e con il fine ultimo di autofinanziarsi.

Alla nuova "Ley de Puertos" ed alle principali novità con la medesima introdotte è dedicato un interessante articolo della rivista *Il Diritto Marittimo* dell'anno 2011 all'interno della rubrica cronache e note. La Spagna è il Paese europeo con la maggiore estensione di coste (800km) e comprende 46 porti cd. di interesse generale il cui controllo è affidato ad un organismo pubblico denominato "Puertos del Estado" che dipende direttamente dal ministero dello Sviluppo.

Il sistema porti in Spagna apporta circa il 20% del PIB del settore trasporto e genera circa 35.000 posti di lavoro nella attività diretta con un'attività indiretta che si aggira intorno alle 100mila persone. Il processo di ammodernamento del sistema portuale spagnolo inizia nel 1992 affidando ai porti di interessi nazionali autonomia di gestione, prosegue nel 1997 conferendo alle Comunità Autonome diritto di partecipazione nella gestione delle Autorità Portuali, e dopo aver nel 2003 liberalizzato i servizi portuali allo scopo di potenziare l'iniziativa privata nel 2010, senza sconvolgere ciò che era stato previsto dalle precedenti legislazioni, conferisce maggiore autonomia alle Autorità portuali prevedendone, in parte, l'autofinanziamento. E' infatti il primo articolo della legge 33/2010 che, allo scopo di incentivare l'autofinanziamento e l'autonomia di gestione delle Autorità Portuali, attribuisce alle medesime il compito di quantificare il valore delle concessioni delle infrastrutture portuali da aggiudicare privando dunque del suddetto compito il Ministero dello Sviluppo. Viene inoltre introdotto un sistema di flessibilità delle tariffe portuali in modo da permettere ad ogni autorità portuale di adeguare le tariffe al porto di sua pertinenza ed ai traffici che toccano il medesimo. Le tariffe portuali, ovvero le somme dovute dai soggetti che usufruiscono sia delle aree portuali che delle prestazioni di servizi sono riscosse dalla stessa Autorità Portuale cui è attribuito il potere, esercitato per il tramite di un proprio organo, il "Director", di emettere un "certificado" con efficacia di titolo esecutivo.

Interessanti novità si sono evidenziate anche in tema di prestazioni di servizi. La legge anteriore, distingue le prestazioni di servizi in due categorie ovvero: in servizi generici, di competenza esclusiva delle Autorità Portuali e servizi basici prestati in regime di concorrenza. La nuova legge invece distingue quattro tipi di prestazioni di servizi:

- "servicios generales" (i servizi generali) di cui all'art. 57, i quali sono esercitati dalle Autorità Portuali e comprendono il controllo del traffico portuale sia marittimo che terrestre, i servizi che garantiscono la sicurezza all'interno delle aree portuali, i servizi di illuminazione delle aree così come di pulizia inclusa la pulizia e l'illuminazione delle banchine fatta eccezione per la pulizia che consegue all'utilizzo delle banchine come deposito o movimentazione di merce da parte dei concessionari delle banchine stesse;

- "de los servicios portuarios" (dei servizi portuali) di cui agli art. da 58 a 84 che si dividono in servizi tecnico-nautici (pilotaggio, rimorchio e ormeggio) di imbarco e sbarco, di ricezione dei residui (MARPOL 73/78) e di movimentazione della merce. Questi servizi sono lasciati alla gestione dell'iniziativa privata e sono la massima espressione del principio di concorrenza. I soggetti che intendono esercitare detto tipo di servizi devono ottenere una "licencia" da parte dell'autorità portuale; tuttavia la licenza non conferisce il diritto di esercitare il servizio in esclusiva. Le licenze vengono conferite con cadenze regolari ed ai soggetti che rispettano i requisiti previsti dalla legge in parola. E' previsto il rilascio tramite concorso nel caso in cui i servizi richiesti siano a numero limitato;

- "de los servicios comerciales" (dei servizi commerciali) art. da 86 a 89. Per i servizi commerciali si intendono quelli che non avendo carattere di servizi portuali, riguardano lo sviluppo di attività economiche, commerciali ed industriali nell'ambito portuale. Detto tipo di servizi è affidato ai privati restando gestite direttamente dalle Autorità Portuali solo nel caso di assenza e/o inefficienza dell'iniziativa economica privata;

- "de segnalacion maritima" (servizi di segnalazione) art. 85 che ha per oggetto l'installazione, il controllo e la manutenzione dei sistemi elettrici, visivi, acustici, e radio destinati a garantire la sicurezza della navigazione nel mare territoriale. La prestazione di detto servizio compete esclusivamente alle autorità portuali ciascuna nelle proprie aree di competenza.

Nella nuova legge si è previsto un nuovo regime di incompatibilità (art. 70) che, rafforzando quello previsto dalla legge del 2003, stabilisce che qualsiasi titolare di una licenza, ovvero sia esso soggetto privato o società giuridica, che detenga una quota di mercato superiore al 50% dell'attività relazionata al tipo di servizio oggetto della licenza, in un porto, non possa gestire altre società titolari di altre licenze riguardanti lo stesso servizio. E' inoltre previsto che, qualora per cause sopravvenute di fusioni o incorporazioni societarie, si incorra nella fattispecie su delineata, si ha l'obbligo di presentare all'autorità portuale un piano di alienazione delle partecipazioni o delle azioni di dette società da eseguire nel tempo massimo di 12 mesi dal momento in cui l'incompatibilità si è realizzata.

La legge in commento, su cui ancora tanto si potrebbe dire, ha ricevuto molte critiche essendo stata considerata troppo aperta alle liberalizzazioni. Certo è che la medesima ha raggiunto un ottimo obiettivo, ha infatti imposto ai porti e, dunque, alle autorità portuali che ne sono il cuore, di essere competitivi e, dunque, di fondersi qualora non possano garantirsi l'autofinanziamento ■

## Il Glossario Il deposito



di **GUGLIELMO CAMERA**  
Studio Legale Camera Vernetti  
info@slcamera.it

Il deposito è il contratto con il quale una parte (depositante) **consegna all'altra parte** (depositario) una cosa mobile con l'obbligo di custodirla e restituirla in natura. Il contratto è regolato dall'art. 1766 del Codice Civile. Dal momento che il depositario riceve la cosa presso di sé e la custodisce il deposito è possibile solo per le cose mobili. Qualora si tratti di un immobile la relativa sorveglianza è quindi oggetto di contratti diversi dal deposito (p.es. di lavoro, di appalto di servizio di sorveglianza, ecc.) Il deposito può essere a titolo gratuito o oneroso ma nel silenzio delle parti si presume gratuito. Gli obblighi del depositario sono quelli di non usare la cosa e di custodirla con la diligenza del buon padre di famiglia. La responsabilità del depositario, in quanto di tipo contrattuale, è particolarmente stringente e nei fatti è assai difficile che in caso di danno alla cosa custodita questi possa andare esente da responsabilità. Peraltro se il deposito è svolto a titolo gratuito la responsabilità è valutata con minore rigore. Per quanto attiene al termine del deposito il depositante può in ogni momento richiedere la restituzione dei beni salvo patto contrario. Qualora il depositante non sia il proprietario del bene dato in deposito e compaia un terzo proprietario che ne richieda la restituzione, il depositario deve darne immediata notizia al depositante e continuare a custodire la cosa fino a quando la controversia non sia risolta. Accanto all'istituto tradizionale del deposito se ne affiancano ulteriori. Il primo è quello del **deposito irregolare**, che è regolato dall'art. 1782 Cod. Civ., questo si differenzia con il deposito per il fatto che il contratto ha oggetto danaro o altre cose fungibili, con la facoltà per il depositario di servirsene in quanto ne acquista la proprietà ed è tenuto alla restituzione delle medesima quantità e specie (si pensi al deposito di danaro). Ulteriore istituto è quello del **deposito in albergo** è invece il contratto a mezzo del quale l'albergatore prende in custodia le cose portate dal cliente in albergo. La legge impone una responsabilità oggettiva per ogni deterioramento, distruzione o sottrazione delle cose portate dal cliente in albergo con l'unica eccezione del fatto del cliente, delle persone che lo accompagnano, che gli facciano visita o forza maggiore o natura della cosa. La responsabilità dell'albergatore è limitata a 100 volte il prezzo dell'alloggio giornaliero in albergo. Tale limite non si applica nel caso in cui il danno sia imputabile a colpa sua, dei membri della sua famiglia o dei suoi ausiliari ovvero qualora abbia rifiutato di ricevere in custodia senza giusti motivi. È inoltre nullo ogni patto che miri ad escludere o diminuire la responsabilità dell'albergatore. È da notare che la medesima disciplina si applica agli imprenditori di case di cura, di pubblici spettacoli, stabilimenti balneari, pensioni, trattorie, carrozze letto e simili. Infine si segnala l'istituto del **deposito nei magazzini generali** che riguarda il deposito svolto da imprese che provvedono alla custodia e conservazione di merci o derrate con la facoltà di rilasciare ai depositanti che ne facciano richiesta titoli di credito rappresentativi delle merci depositate. Importante notare che l'obbligo di custodia di un bene può anche essere presente in altri tipi di contratto in cui tale obbligo è solo accessorio. Si pensi al contratto di trasporto (art. 1693 Cod. Civ.) ove peraltro la responsabilità del vettore - custode è più stringente ed indipendente dalla colpa in quanto può essere esclusa dalla sola prova che la perdita o il danno siano derivati dalla natura o difetti delle cose stesse o dal fatto del creditore ovvero, ancora, dal caso fortuito inteso come evento eccezionale ed estraneo al rischio tipico di impresa esercitata dal debitore. Si pensi infine anche al servizio di cassette di sicurezza ove anche in questo caso la banca risponde verso il cliente per la idoneità e custodia dei locali ed integrità della cassetta, salvo che provi il caso fortuito (1839 Cod. Civ.) ■