

È arrivato l'8 settembre, temuto in tutto il mondo marittimo

Entrata in vigore - tra incertezze e richieste di proroga - la famigerata *Ballast Water Management Convention* dell'IMO per il controllo della gestione delle acque di zavorra

Nella storia la data dell'8 settembre ricorre in parecchie circostanze, all'estero come in Italia.

Dall'enciclopedia dell'internauta peschiamo, fra i numerosi eventi, quelli più significativi: 70 l'Impero Romano conquista Gerusalemme; 1298 la Repubblica di Genova nella battaglia navale di Curzola (Dalmazia); 1565 i Cavalieri di Malta fermano l'assedio turco a Malta; 1943 il Proclama Badoglio segna l'armistizio firmato dall'Italia; 1966 va in onda in TV il primo episodio di Star Trek; 1991 la Macedonia dichiara l'indipendenza dalla Jugoslavia. A ognuno la scelta di quale degli eventi sopraccitati abbia una maggiore valenza... Nel mondo dello shipping la data odierna rischia di passare alla storia come quella che contrassegna una piccola grande rivoluzione; lo spartiacque dell'8 settembre - come infatti siamo stati abituati ad [ascoltare quasi a menadito da un anno a questa](#)

[parte](#) dopo la ratifica da parte della Finlandia della convenzione IMO adottata ben 13 anni fa - segna l'entrata in vigore della famigerata *Ballast Water Management Convention* (BWM) dell'IMO per il controllo della gestione delle acque di zavorra e dei sedimenti adottata nell'ambito della Conferenza diplomatica datata 2004. Come ricordano anche puntualmente i legali dello studio Garbarino Vergani - di cui ci permettiamo di recepire un dettagliato appunto di promemoria - lo scopo della Convenzione è senza dubbio meritorio: la salvaguardia dell'ambiente e la tutela delle specie che vivono nelle diverse acque del pianeta. Quello che però è il suo rispetto puntuale e l'adeguamento tecnologico alle *'things to do'* imposte all'armamento mondiale, rischia di essere la vera zavorra in questione. L'acqua di zavorra è un elemento imprescindibile per navigare dando alla nave assetto e stabilità; scopo della Conven-

zione è minimizzare, fino ad eliminarla, la traslazione involontaria, proprio attraverso le acque di zavorra, di microrganismi acquatici nocivi e patogeni da una zona all'altra del globo, fenomeno spontaneo che danneggia l'ambiente, la salute umana, la biodiversità e varie industrie (pesca, agricoltura, turismo).

Con l'entrata in vigore della BWM, da oggi, le navi - ogni tipo, inclusi sommergibili, natanti, piattaforme galleggianti, FSUs e FPOs, escluse unità da guerra, ausiliarie o proprietà statali - battenti bandiera degli Stati contraenti o che operano all'interno della giurisdizione dei medesimi, dovranno sottoporre l'acqua di zavorra imbarcata durante ciascun viaggio a processi meccanici, fisici, chimici, biologici approvati dalla normativa quali trattamenti a base UV, ozono, ipoclorito di sodio, gas inerte o semplice riflusso.

Esenzioni - per 5 anni soggette a revisione - possono essere concesse a navi che viaggiano tra porti specificati o che operano esclusivamente tra porti specificamente individuati se l'acqua di zavorra non si mescola ad acque diverse.

Le navi soggette alla disciplina BWM dovranno avere a bordo ampia documentazione: 'Ballast Water Management Plan' approvata dall'Amministrazione di bandiera, con l'indicazione delle procedure di sicurezza ed azioni necessarie per rispettare gli standard imposti dalla Convenzione; Ballast Water Record Book per registrare ogni operazione di gestione dell'acqua di zavorra; International Ballast Water Management Certificate per navi sopra 400 GT (escluse piattaforme galleggianti, FSUs e FPSOs); certificato di 5



Esben Poulsen

anni di validità soggetto a visite di rinnovo periodiche.

Come noto dalla grande rincorsa ad attrezzarsi avvenuta in questi ultimi mesi, le navi già esistenti devono avere installato a bordo un sistema di trattamento dell'acqua di zavorra entro la prima visita di rinnovo del Certificato IOPP (International Oil Pollution Prevention Certificate) successiva alla data di entrata in vigore della BWM; le navi di nuova costruzione (dopo l'8 settembre 2017) dovranno rispondere ai requisiti sin dalla consegna.

A luglio l'IMO ha assunto la decisione di adeguare le date di attuazione della convenzione, affinché le navi esistenti non debbano installare sistemi di trattamento fino al primo rapporto di ispezione IOPP, cioè dopo l'8 settembre 2019. Nel periodo tra l'entrata in vigore della Convenzione e la prima visita di rinnovo del certificato IOPP, le navi dovranno effettuare il cambio dell'acqua di zavorra.

Come già più volte segnalato, le misure imposte hanno immediatamente suscitato preoccupazione presso l'armamento internazionale per i pesanti oneri connessi all'adeguamento alla norma; sono state molteplici le proposte avanzate di differimento della Convenzione per le navi esistenti.

In occasione della 64esima sessione del MEPC è stata approvata una circolare che consente di sopperire all'assenza di una

fase di graduale introduzione per le navi esistenti, concedendo agli Stati ratificanti di emettere certificati BWM prima dell'entrata in vigore; l'Amministrazione Marittima dovrà rilasciare all'armatore una dichiarazione attestante la data di ricezione del BWM Plan, a partire dalla quale la

nave sarà abilitata a navigare per 3 mesi con un non approvato BWM Plan.

La Convenzione stabilisce unicamente che, in caso di violazione, le sanzioni applicabili saranno quelle stabilite dalla legge dello Stato di bandiera della nave, e che la sanzione irrogata dovrà essere severamente adeguata alla violazione al fine di scoraggiare ulteriori violazioni della Convenzione.

Ma per l'Italia, ad esempio, che ad oggi non ha ancora depositato lo strumento di ratifica, la situazione è fumosa: il Ministero dell'Ambiente, interpellato da Confitarma, non ha dato riscontro.

Quel che è certo - concordano i giuristi genovesi - è che la convenzione genererà un impatto importante sull'intera industria; dati forniti dagli analisti confermano che effettuare un adeguamento tecnologico (*'retrofit'*) su navi già esistenti risulta più oneroso, in proporzione, di una *'new-building'*, probabilmente tale considerazione inducendo alcuni a portare le navi in demolizione.

Forse anche questo è uno degli obiettivi perseguiti dal legislatore...

Come spesso accade tuttavia il mondo dello shipping è geograficamente spaccato in due a causa della mancata ratifica della BWM da parte degli Stati Uniti i quali nel 2012 hanno adottato una loro regolamenta-



segue da pag.9

zione autonoma tuttora in attesa di approvazione della Coast Guard nazionale.

Agli armatori che navigano nelle acque territoriali statunitensi è stato concesso di attrezzarsi per 5 anni di sistemi alternativi (*'Alternative Management System'*) rispondenti agli standard della BWM. Ma cosa accadrà quando, trascorsi i 5 anni di proroga concessi dagli Stati Uniti, sarà obbligatorio adottare i sistemi americani, in aggiunta ai costi già sostenuti per l'a-

degumento da parte degli armatori 'resto del mondo'?

Forse molti saranno costretti ad evitare, commercialmente, le acque USA...

Alla vigilia dell'entrata in vigore della BWM, Esben Poulsen, presidente dell'ICS International Chamber of Shipping, ha affermato che l'industria nel complesso dovrà spendere 100 miliardi USD per il retrofit. Il numero uno dell'armamento mondiale ha invitato colleghi,

produttori di apparecchiature e governi a cooperare per assicurare che una corretta attuazione di tale significativo regime di regolamentazione garantisca il massimo vantaggio per l'ambiente, adattandosi a tutte le condizioni operative conosciute nel mondo, con l'utilizzo di sistemi di trattamento stati certificati conformemente agli standard IMO approvati nel 2016, sebbene questo non sia tuttora un requisito obbligatorio.

L'ICS incoraggia tutti gli Stati membri IMO a ratificare la BWM il più presto possibile.

Poulsen ha approvato l'approccio pragmatico all'attuazione adottato dagli Stati membri IMO che hanno accettato gli argomenti dell'ICS e di altre associazioni di industrie, secondo cui non è logico, dal punto di vista ambientale, richiedere a migliaia di navi la conformità fino a quando non possono essere dotate di

sistemi approvati secondo gli standard più rigorosi. Gli armatori devono sfruttare il tempo aggiuntivo per identificare e investire in tecnologie molto più robuste a vantaggio dell'ambiente e in considerazione delle significative concessioni dell'IMO in merito alle istanze del settore; le compagnie di navigazione non dovrebbero prevedere ulteriori ritardi nel programma di attuazione.

Angelo Scorza

SHIPMANAGEMENT

06/09/2017

Un'altra acquisizione per V.Group sotto il solleone

La holding di V.Ships ha rilevato Graig Ship Management, che ha una posizione preminente in Asia e in Europa

È passata abbastanza sottotraccia l'ultima operazione estiva di rilievo compiuta da V.Ships che – malgrado alcune voci non confermate vogliono fare intendere che la riorganizzazione in corso possa essere letta più propriamente [come un ridimensionamento](#) – ha ripreso ad espandersi.

A metà agosto la capogruppo V.Group, con sede a Londra, ha infatti rilevato Graig Ship Management, ramo di shipmanagement del

gruppo armatoriale gallese Graig di Cardiff, che ora si concentrerà sulle sue attività fondamentali di finanza navale e investimenti. “La continua crescita del settore impone di aumentare la dimensione di scala per fornire ai clienti un servizio ancora più efficiente e poter effettuare gli investimenti tecnologici necessari a dare risultati. Graig Ship Management si è assicurata una posizione preminente in Asia e in Europa offrendo soluzioni

sia economicamente vantaggiose che di alta qualità. Entrando nel portafoglio delle attività di V.Group, la società potrà crescere partendo dalla propria offerta di base ed attingendo alle risorse di scala dell'intero nostro gruppo. Questa acquisizione rappresenta un'opportunità per rafforzare l'offerta di servizi marittimi ai clienti dell'Asia e dell'Ovest, in particolare nel segmento dry bulk” ha commentato il CEO ad interim di V.Group Hanne Sorensen, sottolineando che, a conclusione della transazione, Graig Ship Management continuerà a operare in maniera indipendente nell'ambito di V. Group. “Le flotte di Graig Ship Management già beneficiano del sistema di gestione Shipsure di V.Group; c'è un buon allineamento sui valori e sulla cultura tra le due società, il che garantirà la piena continuità del servizio per i clienti esistenti e per quelli nuovi. L'operazione offre inoltre significativi potenziali a lungo termine per Graig Shipping PLC, lasciato nella condizione di poter cooperare in un partenariato reciprocamente vantaggioso sotto la nuova proprietà e con le diverse strategie formulate da V.Group”.



Consilium
When Safety Matters

Consilium solutions for
Navigation, Safety & Environmental protection

Consilium Italy Srl.

Via Dell'Artigianato, 51 - 50056 Montelupo F.no, Florence
Montelupo +3905711738930, Genova +390105533900, cmi@consilium.it
www.consilium.se

