



SHIPPING MOVEMENTS

ITA ENG



SHIPPING MOVEMENTS

Mercati > Normativa, direttive, diritto marittimo >

Decarbonizzazione marittima: in arrivo nuove regole per gli armatori

A cura di **Asla - l'Associazione degli Studi Legali Associati**



di Marco Cottone*
20/02/2022



Milano - Il primo novembre 2022 entreranno in vigore le nuove misure adottate a livello internazionale che hanno l'obiettivo di ridurre le emissioni di anidride carbonica e di gas nocivi delle navi esistenti con una stazza lorda superiore alle 400 tonnellate.

Per ogni nave in circolazione sarà, dunque, obbligatorio verificare e rispettare il c.d. *"Energy Efficiency Existing Ship Index"* (**"EEXI"**), introdotto in sede IMO con l'adozione della risoluzione MEPC.328(76), recante emendamenti all'Allegato VI della Convenzione Internazionale per la Prevenzione dell'Inquinamento causato da Navi (MARPOL) (la **"Risoluzione"**).

L'obiettivo della Risoluzione è quello di ridurre il divario, in materia di efficienza energetica, tra le navi di nuova costruzione e quelle attualmente in circolazione. Infatti, a partire dall'1 gennaio 2023 gli armatori delle unità navali esistenti dovranno quantificare le emissioni di Co2 prodotte nel corso della navigazione per verificare che l'indice EEXI raggiunto sia inferiore o uguale a quello di riferimento indicato dalla stessa norma internazionale (c.d. *"attained EEXI"*).

Qualora la nave non dovesse rispettare tale indice di riferimento, sarà onere dell'armatore adeguare la nave alle previsioni indicate nella Risoluzione,

adottando le necessarie misure tecniche, anche attraverso l'applicazione di uno specifico piano di gestione di efficienza energetica. Gli interventi tecnici dovranno, poi, essere certificati dall'autorità di bandiera competente.

Le misure previste dalla Risoluzione sono state oggetto di analisi da parte del *Baltic International Maritime Council* (BIMCO) che ne ha individuato le conseguenze sul piano contrattuale in termini di responsabilità dell'armatore nell'ambito dei *time charter-parties*, soprattutto nelle ipotesi di fermo della nave per adeguarla al rispetto degli indici EEXI.

Per i contratti di noleggio in corso è stata adottata la clausola "*EEXI TRANSITION CLAUSE FOR TIME CHARTER PARTIES 2021*" nella quale si definiscono gli obblighi di cooperazione delle parti (Charterers e Owners) nell'adozione delle nuove misure internazionali a cui l'armatore sarà tenuto a conformarsi a partire dall'1 gennaio 2023. La clausola proposta in sede BIMCO fa riferimento ai soli interventi aventi a oggetto la limitazione della potenza del motore (*Engine Power Limitation*) e la limitazione della potenza dell'asse (SHAPOLI), con lo scopo di adeguare la nave alle previsioni della Risoluzione. La clausola può anche essere utilizzata per l'adozione di altre misure tecniche di risparmio energetico che possono essere implementate per raggiungere la conformità della nave, fermo restando l'accordo tra le parti.

Il dovere di cooperazione tra le parti consiste nel dovere del noleggiatore di fornire aggiornamenti all'armatore circa gli spostamenti della nave in modo da permettere a quest'ultimo di garantire il minimo disagio alla spedizione per le modifiche EEXI. Su tale ultimo aspetto, la lettera c) (iii) della clausola in commento prevede che "*the Owners shall give the Charterers not less than three (3) weeks' written notice of the anticipated timeframe and location of such modification works*".

I costi per i lavori e per le prove associate alle modifiche sono a carico dell'armatore, così come "*any actual loss of time to the Vessel (including bunkers consumed during such time) due to the installation and trials of such modifications (including deviation, if any) shall be for the Owners' account*" (così lett. c) (iv) della clausola stessa).

Infine, di particolare interesse è la previsione di cui alla lett. c) (vi) della clausola in commento, la quale vieta al noleggiatore di impartire ordini alla nave per proseguire il viaggio a velocità superiori a quelle certificate, così da vanificare gli obiettivi delle misure adottate in forza della Risoluzione.

Un'altra misura introdotta a giugno 2021, che si affianca all'indice EEXI, è il c.d. *Carbon Intensity Indicator* (CII) rivolto alle navi di stazza pari o superiore alle 5000 tonnellate: questa misura riguarda l'efficienza energetica della nave durante le operazioni di trasporto di merci e di persone, che si misura mediante un meccanismo di valutazione del livello di prestazione della nave attraverso un *rating* da A (il migliore) a E (il peggiore).

Anche in questo caso, a partire da gennaio 2023, le navi dovranno rispettare tali criteri: se per tre anni consecutivi il mezzo verrà classificato D o E, l'armatore sarà tenuto a presentare un piano di azione per ridurre le emissioni di Co2 con lo scopo di risalire almeno alla lettera B.

Sempre nell'ambito delle strategie adottate in sede IMO per abbattere la *carbon intensity* nel trasporto marittimo, si segnala l'introduzione, già nel 2013, dell'*Energy Efficiency Design Index* (EEDI), rivolto ai cantieri navali con lo scopo di sviluppare logiche di costruzione che mirano al miglioramento delle prestazioni energetiche delle navi mediante la riduzione della capacità di emissione.

Le misure sopra descritte fanno parte di un più ampio piano attuato dalla Comunità Internazionale, che ha come duplice obiettivo la riduzione delle emissioni Co2 del 30% entro il 2030 e del 70% entro il 2050, facendo riferimento ai dati registrati nel lontano 2008.

Tali strumenti saranno comunque soggetti a un continuo monitoraggio al fine di verificarne l'efficacia e gli impatti sull'industria *shipping* e sull'ambiente. Nella sopra citata Risoluzione, per esempio, è prevista la possibilità, da parte degli organi deputati dell'IMO, di verificare lo stato di attuazione dei parametri EEXI con lo scopo di adottare ulteriori emendamenti per migliorare il sistema di protezione ambientale.

**Avvocato, Managing Associate - Dipartimento di Diritto della Navigazione e dei Trasporti, Legance - Avvocati Associati*

©RIPRODUZIONE RISERVATA