

Nota per la stampa

LE NAVI AUTONOME

L'8 aprile, presso la sede di Confitarma si è tenuta la Tavola Rotonda, "Le navi autonome", organizzata da AIDIM-Associazione Italiana di Diritto Marittimo per esaminare i vantaggi e le criticità di tali tipologie di navi, evidenziare la necessità di disporre di un quadro giuridico chiaro ed esaustivo per la navigazione autonoma e verificare la compatibilità di tali unità con istituti classici del diritto della navigazione (si pensi, ad esempio, alla nave, al comandante ed all'equipaggio) e con la vigente normativa internazionale.

Dopo i saluti di **Giorgio Berlingieri**, Presidente AIDIM, e **Luca Sisto**, Direttore Generale Confitarma, **Elda Turco Bulgherini**, Presidente del Comitato Romano dell'AIDIM, ha introdotto gli interventi, affermando che "E' indubbio che questo secolo per quanto concerne lo *shipping* si caratterizza per una forte competitività del mercato, per una crescente sensibilità ambientale, e per una grande evoluzione delle costruzioni navali, caratterizzate da innovazioni progettuali come le navi autonome ideate inizialmente nel settore militare nel secolo scorso per poi essere riconvertite anche nel settore civile. Le nuove tecnologie comportano che molti impianti possono essere gestiti e monitorati completamente da remoto con una forte riduzione del personale marittimo imbarcato o completamente assente. Le navi autonome, definite anche senza equipaggio (*unmanned ships*), non sono disciplinate a livello normativo, a differenza di quanto accaduto con il diritto aeronautico internazionale per il «*piloteless aircraft*». La Tavola Rotonda intende esaminare i vantaggi e le criticità di tali tipologie di navi, evidenziare la necessità di disporre di un quadro giuridico chiaro ed esaustivo per la navigazione autonoma e verificare la compatibilità di tali unità con istituti classici del diritto della navigazione (si pensi, ad esempio, alla nave, al comandante ed all'equipaggio) e con la vigente normativa internazionale".

Mauro Menicucci, docente dell'Università degli Studi di Salerno, ha affermato che le navi autonome sono un istituto nuovo nel panorama giuridico mondiale, anche se esempi di esse sono rinvenibili già nel secolo scorso ed il loro utilizzo in ambito militare non è sconosciuto. Cionondimeno, sono molti i problemi attuali e le novità, specialmente in relazione ad istituti classici del diritto della navigazione, quali la nave, l'equipaggio ed il comandante. A tali aspetti, sono stati dedicati studi e ricerche soprattutto per verificare la compatibilità di tali unità con le normative, internazionali ed interne, attualmente vigenti. "Quel che si evince da questi studi è non solo che il concetto di autonomia non è univoco, ma che sovente la nozione di nave autonoma si sovrappone, fin quasi a confondersi, con quella di nave senza equipaggio. E proprio l'equipaggio costituisce uno degli aspetti più problematici dell'istituto, sia per la sua presenza a bordo e per le funzioni ad esso attribuite, che per l'equiparabilità ad esso dei componenti il centro di controllo remoto. *Simili modo*, questioni nuove pone la figura del comandante ed, anche qui, l'equiparabilità a tale figura dell'operatore da remoto".

Chiara Tagliaferro, Socia AIDIM, nel richiamare l'attenzione sul dibattito aperto in merito alla possibilità o meno di assimilare la figura del Comandante con le sue peculiari funzioni e responsabilità, alla figura del cd. *Shore control operator* o *Remote Controller*, o più precisamente al cd *Captain*, che assume la conduzione a distanza della nave autonoma, si è soffermata in particolare sulla compatibilità fra il comando a distanza e l'applicabilità della disciplina dettata in materia di abbandono dell'unità in pericolo, urto e soccorso obbligatorio, in particolare nell'ipotesi in cui sia tenuta a prestarlo una nave autonoma. L'attuale tecnologia può, infatti, consentire ad un soggetto di controllare direttamente la nave anche a migliaia di chilometri di distanza, da una struttura che replica esattamente la plancia di comando di quella specifica nave, ma la maggior parte delle norme destinate a regolare la navigazione marittima e le conseguenti responsabilità delineate dal sistema normativo rappresentano il portato di una serie di regole e consuetudini commerciali di antica origine e tradizione e presuppongono la presenza fisica del Comandante a bordo della nave. Possono, dunque, configurarsi in capo ad un *Remote Controller* le responsabilità gravanti sul Comandante?

Fabio Faraone, Capo Servizio tecnica navale, sicurezza ed ambiente di Confitarma, premesso che già da alcuni anni sono stati realizzati e testati alcuni prototipi di navi autonome, ha illustrato l'approccio dell'IMO, riguardo alle MASS (*Maritime Autonomous Surface Ships*) dalle fasi iniziali fino alla definizione dei vari livelli di autonomia e gli sviluppi dal 2017, con il "Regulatory Exercise": il coinvolgimento di *Maritime Safety Committee, Facilitation Committee e Legal Committee*. Con l'approvazione dell'*Outcome of the regulatory Scoping Exercise for the use of Maritime Autonomous Surface Ships (MASS)*, l'iter si è concluso con la 103^a sessione del Maritime Safety Committee dell'IMO (MSC103) del maggio 2021. In merito alle MASS si prevede che l'MSC105 svilupperà un "goal-based instrument". Anche l'EMSA (*European Maritime Safety Agency*) si è attivata commissionando, nel 2020, uno studio al DNV-GL, mentre, novembre 2020), Fincantieri (Vard) ha consegnato la prima portacontainer elettrica e a guida autonoma. Due sono le aree in cui si deve verificare l'affidabilità dell'imbarcazione: la prima riguarda il carico e lo scarico dei container. La seconda riguarda la guida autonoma.

Com.te Giorgio Canducci, della Direzione Armamenti Navali della Marina Militare, ha focalizzato il suo intervento sull'attuale staticità del quadro giuridico e tecnico che crea un forte impedimento all'uso e alla realizzazione degli UMS, un limite sostanziale che richiede per la sua soluzione l'intervento delle Nazioni Unite per la revisione della Convenzione UNCLOS estendendo i suoi effetti alle disposizioni dell'IMO e, quindi effettuare i necessari aggiornamenti per rendere nuovamente armonico il contesto tecnico, giuridico e legislativo internazionale. In attesa dell'intervento al più alto livello, con la revisione delle Convenzioni fondamento della "Costituzione del Mare", si possono comunque iniziare ad affrontare con mirati processi di sperimentazione ricerca e normazione alcuni aspetti peculiari degli UMS sfruttando il margine di possibilità, previsto dall'attuale situazione del Diritto Marittimo, concesso agli Stati quale garanzia delle proprie legittime necessità. In particolare, tali possibilità possono essere sfruttate nell'ambito delle costruzioni governative ed ancor più in quelle militari, anche utilizzando strumenti di accesso alla ricerca e sperimentazione quali il Piano Nazionale di Ricerca Militare o partecipando, in ambito internazionale e comunitario, ai programmi di ricerca e sviluppo di Agenzie quali ad esempio quella Militare della Difesa - EDA.

Marco Potenza, *Head of Ship Contracts Management Support Vard* di FINCANTIERI SpA, ha voluto offrire una panoramica su le nuove iniziative che coinvolgono i cantieri navali nell'era digitale, evidenziandone le criticità ed i riflessi favorevoli per lo sviluppo del fenomeno. "L'applicazione delle nuove tecnologie dell'informazione, la digitalizzazione e l'automazione appaiono oramai acquisite nel campo delle costruzioni navali e sono destinate a divenire sempre più pregnanti in linea con le relative innovazioni. Sebbene il fenomeno delle navi autonome possa considerarsi in naturale continuità con tale tendenza, non appare tuttavia iperbolico definirlo alla stregua di una rivoluzione nell'ambito dei trasporti marittimi per le numerose implicazioni che ne deriveranno allorquando unità prive di equipaggio a bordo cominceranno a solcare i nostri mari a scopi commerciali. In un quadro regolatorio che, pur permeabile all'accresciuta automazione navale, appare sempre presupporre la presenza a bordo di un equipaggio - e che richiederà pertanto i necessari adattamenti per normare adeguatamente il nuovo fenomeno delle navi autonome - fioriscono le relative iniziative da parte dell'industria e degli altri operatori pubblici e privati interessati. Constatato che l'esercizio di navi autonome comporterà una radicale mutazione nella tipologia di rischio della navigazione in ragione della minore o totale assenza di interazione umana, l'intervento si conclude con alcune riflessioni in merito alle possibili soluzioni di politica legislativa in punto di responsabilità per danni a terzi.

Roma, 11 aprile 2022

Contatti: Noli Mazza Tel: 06-674.81.249 - Cell: 335-79.88.674 - e-mail: noli.mazza@confitarma.it