

PORTO

Editori srl

Giinterporto

il sistema integrato della logistica



Poste Italiane SpA - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/2/2004 n. 46) - art. 1, comma 1 S/NA/07/2018/C Napoli - ANNO I - N. 9 SETTEMBRE 2018 - Costo singola copia € 10,00





La disciplina della professione di raccomandatario marittimo

Nell'ultimo anno, il dibattito in corso sulla revisione della Legge 4 aprile 1977 n. 135, che disciplina la professione di Raccomandatario marittimo, ha appassionato decisamente tutti gli addetti ai lavori.

L'esigenza della revisione nasce da una finalità ben precisa: dopo circa 40 anni di applicazione si è preso atto dei mutamenti in corso, della necessità di adeguare la norma al dettato comunitario, di compensare le carenze di disciplina e di eliminare gli anacronismi.

Il dibattito ha avuto origine in seno alla Federagenti ed è stato condotto con un metodo appropriato, in quanto ha coinvolto tutte le organizzazioni territoriali e, a cascata, le singole agenzie marittime. Sono stati puntualmente esaminati i vari aspetti della Legge ritenuti essenziali per il corretto svolgimento della professione, quelli da eliminare, e, infine, quelli da introdurre; in tal modo, tutti i singoli Associati, hanno potuto assumere un ruolo attivo nel processo di riesame, in vista del confronto

che si aprirà a breve tra la nostra Federazione e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Sono stati, quindi, evidenziati numerosi aspetti di assoluto rilievo relativi al ruolo, alle funzioni e alle responsabilità del Raccomandatario, alcuni dei quali con possibili implicazioni molto delicate sulle prospettive e sul futuro della professione.

Prima di esaminare gli obiettivi della revisione e la possibile evoluzione dello scenario normativo, è necessario rievocare l'epoca dell'entrata in vigore della Legge.

Nel 1977, la Legge 135 fu, innanzitutto, introdotta per modificare l'ordinamento amministrativo che risaliva alla Legge 20 aprile 1940, n. 496, oramai obsoleta, la quale istituì gli elenchi autorizzati degli agenti marittimi. Inoltre, si ravvisò l'urgente e più rilevante necessità di garantire quei soggetti meritevoli di particolare tutela, come ad esempio i marittimi imbarcati a bordo di navi battenti bandiera di comodo. Basti ricordare i drammatici naufragi del "Seagull",

in cui perì l'intero equipaggio composto da ventinove persone, e dell'"Esperanza II", eventi che richiamarono l'attenzione del legislatore e dell'opinione pubblica, determinando lo spunto per estendere le garanzie anche ai soggetti che a vario titolo entravano in contatto con le navi, in occasione dell'approdo.

Pertanto, al disegno iniziale di aggiornare il profilo pubblicitario del rapporto di raccomandazione, da un lato, e di fissare le mansioni tipiche del raccomandatario, dall'altro, si sovrappose l'intento di fronteggiare il fenomeno delle bandiere ombra, e gli effetti pregiudizievoli ad esso connessi.

Nella finalizzazione della disciplina prevalse, perciò, l'obiettivo di tutelare i fornitori di beni e servizi e i marittimi nei confronti degli armatori stranieri. Esigenza che è stata soddisfatta, sottoponendo al controllo l'attività dell'armatore o del vettore straniero, mediante l'attività del raccomandatario marittimo, con specifico riguardo all'individuazione del mandante e alla sua solvibilità

Obiettivi ed evoluzione del progetto di revisione normativa

(art. 3.2: nota da far pervenire al comandante del porto da cui risultino il nome e l'indirizzo del mandante; art. 3.1: garanzia della disponibilità nel territorio italiano della somma necessaria per l'adempimento delle obbligazioni assunte per conto del mandante; art. 5: responsabilità solidale in caso di inosservanza degli obblighi previsti a tutela dei marittimi).

In definitiva, oltre alle funzioni tipiche individuate dalla Legge, consistenti nell'espletamento di operazioni commerciali e adempimenti amministrativi inerenti al traffico marittimo, si attribuirono al raccomandatario altre prestazioni, quali dichiarazioni documentali, garanzie finanziarie e adempimenti previdenziali, che esulavano dalle sue mansioni tipiche, ma configuravano la logica di far gravare sul rappresentante gli obblighi che, invece, dovrebbero essere posti a carico del rappresentato.

Il raccomandatario quindi diventa il soggetto garante dell'attuazione del disegno normativo e, nello stesso tempo, il garante della solvibilità del mandante e della piena osservanza delle leggi da parte di quest'ultimo: ed è questo, a mio avviso, il punto di maggior rilievo e dal quale bisogna partire per delineare gli sviluppi del progetto di revisione di legge.

A tal proposito, è necessario considerare che, nel corso degli anni, lo scenario economico e operativo è profondamente mutato ed evoluto; sono aumentati in misura esponenziale gli oneri, le incombenze, le formalità e gli adempimenti connessi all'esercizio della professione: si pensi solo ai più che legittimi e necessari provvedimenti derivanti dalla maggiore attenzione alla tutela ambientale, alla sicurezza operativa nei porti, alla tracciabilità degli itinerari, ai controlli di sicurezza a bordo, all'adeguamento agli standard minimi di navigabilità, alla verifica del ciclo dei rifiuti; circostanze, queste, che sottono la salvaguardia dei terzi, dell'ambiente, della collettività, dell'erario e dei fornitori.

In questo processo, la tutela delle categorie segnalate è stata assicurata dalla funzione di garanzia propria del raccomandatario: l'attività svolta nell'attuazione dei protocolli è risultata determinante e tale figura professionale continua a costituire un riferimento

indispensabile per le istituzioni, rappresentando un interlocutore più che affidabile, come dimostrano anche i frequenti riferimenti in tale direzione fatti dal Comando Generale delle Capitanerie.

Se, quindi, da un lato si registra la tendenza all'aumento delle responsabilità a carico del raccomandatario marittimo, d'altra parte, bisogna rilevare che, nel tempo, si è pervenuti alla progressiva riduzione e in molti casi alla cancellazione di alcune tutele riservate in origine dalla Legge alla nostra categoria; si pensi alla eliminazione della riserva in esclusiva di talune mansioni, alla rimozione delle barriere all'ingresso, all'abolizione delle tariffe, alla mancata previsione di livelli minimi dei corrispettivi. Per non parlare, poi, dei monopoli di fatto esistenti in altri segmenti della filiera logistica, che hanno generato un vero e proprio deficit competitivo anche nelle categorie contigue.

Si è determinata, quindi, una situazione paradossale, in cui il soggetto in capo al quale vengono posti dalla Legge oneri, rischi e responsabilità, non trova contropartite adeguate e proporzionate.

Ne consegue che il tema della determinazione degli obiettivi della revisione, oltre all'adeguamento della normativa, dovrà necessariamente tenere conto di questa realtà e prevedere un riequilibrio e un'armonizzazione delle due funzioni, ovvero tutele e responsabilità.

Il dibattito sulle possibili soluzioni, come si accennava in apertura, è stato complesso e articolato e sarà ancora destinato a perfezionarsi nei prossimi mesi. Tuttavia, al di là dei possibili progressi e delle evoluzioni sulla regolamentazione di temi tipicamente interni alla professione, ci sarà da chiarire una questione fondamentale che comporterà implicazioni esterne e determinerà inevitabilmente una presa di posizione netta e una scelta di campo tra due orientamenti opposti:

A. Consolidare l'ingerenza del momento pubblicistico nell'attività del raccomandatario, riaffermando la funzione di salvaguardia dei lavoratori e dei crediti e il ruolo di garanzia, ma armonizzando tutto ciò con il recupero dei benefici.

B. Lasciare ridimensionate e inalte-



rate le ormai scarse tutele, ma – a questo punto – azzerando del tutto il ruolo di garanzia.

Il primo orientamento, risulterebbe a mio avviso preferibile: si ritornerebbe in maniera organica ed equilibrata alla *ratio* che ha ispirato la formulazione originaria della Legge, rimediando ad alcune distorsioni di mercato che si sono accumulate nel tempo.

E' mia convinta opinione, invece, che la seconda opzione provocherebbe molteplici inconvenienti a danno non solo delle cosiddette *categorie deboli*, quanto di numerosi altri operatori: si pensi, ad esempio, alla posizione privilegiata di alcuni gruppi imprenditoriali appartenenti alla filiera logistica (fornitori marittimi, servizi tecnico-nautici, terminalisti ecc.); tali soggetti, nello scenario attuale, rappresentano un esempio inconsueto, ma del tutto legittimo, di settore economico nel quale il rischio di insolvenza dei propri debitori esteri, rappresentati da armatori e vettori, è pressoché inesistente. Questo beneficio, così come il ruolo essenziale di supporto operativo alle Autorità, verrebbe meno improvvisamente qualora si optasse per la seconda soluzione.

In conclusione, è ragionevole sostenere che entrambe le alternative siano allo stesso modo praticabili; ciò che, al contrario, risulterebbe improponibile è la persistenza dello squilibrio fra responsabilità e benefici e, ancor di più, l'assunzione di rischi a carico di una categoria ma a beneficio di altre.

Sono convinto, quindi, che attraverso il perseguimento degli obiettivi fin qui delineati, si potranno ottenere risultati efficaci e l'ottimizzazione delle condizioni operative del sistema.

Stefano Sorrentini
Presidente Assoagenti Campania