



Al Preside C.I.F.I. Sezione di Verona
dott. ing. Giovanni Saccà

Oggetto: “ *Bandiere di comodo e misure idonee al contrasto* ”

In relazione ai quesiti proposti¹

La principale modalità di contrasto è legata al rispetto delle misure di sicurezza: si classificano le navi sulla base del rischio potenziale connesso dall’aver adottato una bandiera di comodo e il rischio potenziale di incidenti².

Sul sito <https://portal.emsa.europa.eu/web/thetis/company-performance>

si può valutare quale possa essere il rischio associato alle singole società / singole navi o bandiera adottata

The screenshot shows the EMSA Thetis portal interface. At the top, there is a navigation bar with the URL <https://portal.emsa.europa.eu/web/thetis/company-performance>. Below the navigation bar, there is a table with the following columns: UIC Number, Name, and Country. The table lists 15 companies with their respective UIC numbers and countries.

UIC Number	Name	Country
5175517	Albmarina Ltd	Albania
5626631	Maxal Shipping Ltd	Bulgaria
5740219	International Maritime Advisor	China
1826180	Bukom Ltd	Cyprus
5036838	B Ready Shipping Agency	Egypt
5493134	Sea Gate Management Co SA	Egypt
5716430	Aradis Bureau for Sea Services	Egypt
5783545	PDS Ship Management Ltd-EOY	Egypt
1829814	L & L Shipping GmbH	Germany
5609262	AHL Ship Management GmbH	Germany
5656329	HS Service GmbH & Co KG	Germany
0072586	Stavros Roussos Management	Greece
0773205	Nersal Shipping Corp	Greece
1317266	European Seaways Inc	Greece

¹ “Vorrei cercare di capire le dimensioni del fenomeno relativo all’utilizzo delle bandiere di comodo e quali misure sono state sinora prese per contrastarlo. In particolare, quanto è grande la flotta complessiva e per singola bandiera ombra, quanta merce viene trasportata ogni anno con tali navi? Quali nazioni se ne avvalgono di più? Esistono analisi in tal senso? In quale nazioni risiedono i proprietari di tali navi? Vorrei cercare di capire quanto è grande il fenomeno e quanto incide sui costi di trasporto delle merci via mare. ”



Si evidenzia però come la pubblicazione di questi elenchi³ abbia portato ad una riclassificazione delle navi e quindi gli IMO associati non siano più congruenti (esempi nello stralcio di Tabella di seguito riportata)

Irreberibili o ridenominate	IMO Number	Name	Country	Flag
1	5175517	Albmarine Ltd	Albania	
1	5636631	Maxal Shipping Ltd	Bulgaria	
1	5740219	International Maritime Advisor	China	
1	1806180	Bulcom Ltd	Cyprus	
1	5036838	EI Reedy Shipping Agency	Egypt	
*	5493154	Sea Gate Management Co SA	Egypt	PANAMA
1	5716430	Arados Bureau for Sea Services	Egypt	
1	5783545	Pilin Ship Management Ltd-EGY	Egypt	
1	1829814	L & L Shipping GmbH	Germany	
1	5609362	AML Ship Management GmbH	Germany	
**	5656339	HS Service GmbH & Co KG	Germany	ANTIGUA&BARBUDA

* <https://psb-news.org/tag/imo-5493154/> <https://twitter.com/hashtag/medmou>

** <http://www.atobatc.se/vessels/Clara.pdf>

In linea generale si può asserire che la bandiera viene mutata circa ogni anno: ad esempio la MAERSK WYOMING IMO: 9105932 nel 2016 batteva bandiera di Hong Kong ma precedentemente batteva bandiera USA ed è sparita [[Decommissioned or Lost]] il 19 maggio 2016 battendo bandiera di Palau: “ufficialmente sparita” tra l’Oman e l’Iran

<https://www.vesselfinder.com/?imo=9105932>

<https://www.vesselfinder.com/vessels/MAERSK-WYOMING-IMO-9105932-MMSI-511337000>

http://marinelike.com/en/vessels/9105932-maersk_wyoming.html

Ex-Names History (AIS)

Name	Flag	First seen	Last seen
MAERSK WYOMING	Palau	2016-05-13	2016-05-19
MAERSK WYOMING	Hong Kong SAR of China	2013-05-27	2016-05-12
MAERSK WYOMING	United States	2009-05-15	2013-05-27

² <https://maritimecyprus.files.wordpress.com/2017/06/paris-mou-2016-performance-lists-for-flag-states-and-ros.pdf>

³ https://wayback.archive-it.org/all/20070614152939/http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D7337/5updated-annex070403.pdf
<http://www.ics-shipping.org/docs/flag-state-performance-table>



Ridenominata DIRCH MAERSK - IMO 9105932

<http://www.shipspotting.com/gallery/photo.php?lid=579085>

Il vero problema di questi monitor

https://www.fleetmon.com/vessels/maersk-wyoming_9105932_30169/ è che sono *open data* e quindi è molto facile che qualcuno occulti i dati o ne inserisca altri di comodo.

https://www.fleetmon.com/vessels/maersk-wyoming_9105932_30169/#tab-datasheet

Un altro esempio: la JAN RITSCHER MMSI: 636092101 battente bandiera della Liberia precedentemente denominata

Vessel Name: MOL SATISFACTION - Flag: LR Last Reported: 2012-09-30 02:48:00

Vessel Name: MOL SATISFACTION - Flag: AG - Last Reported: 2010-09-27 22:25:00

Vessel Name: TRADE ZALE - Last Reported: 2005-12-12

Vessel Name: TPL EAGLE - Last Reported: 2002-07-17

Vessel Name: TMM SAN ANTONIO - Last Reported: 2001-05-02

Flag: Antigua and Barbuda; IMO number: 9179828, Call Sign: V2AH2.

Built in 1999 by Kvaerner Warnow Werft GmbH,. Rostock- Germany

Ex names: TRADE ZALE (until 30-12-2005), TPL EAGLE, TMM SAN ANTONIO, JAN RITSCHER

<http://www.shipspotting.com/gallery/photo.php?lid=201863>

<https://www.parismou.org/inspection-search/inspection-search>

Le misure prese per contrastare il fenomeno del ricorso costante alle bandiere di comodo annoverano principalmente i controlli e quindi riporto l'esempio della JAN RITSCHER verificata nel porto di Algeciras (SP) pochi giorni fa

<https://www.parismou.org/inspection-search/inspection-search>

https://www.marinetraffic.com/en/ais/details/ships/shipid:758530/mmsi:636092101/imo:9179828/vessel:JAN_RITSCHER



Inspection Database	Statistics & Current Lists	PMoU Procedures	Publications	About us	Contact
Inspection Search	Current detentions	Current bannings			

Inspection Search

Click here for the: [Company Performance Calculator - pop-up](#)
 Click here for the: [Ship Risk Calculator - pop-up](#)

Details

Page 1

Results

Displaying 1

ISM Company

IMO Number	0572432	Address	Country	Germany
Name	Transteete Schiffahrt GmbH		City	

Class Certificates

Class Certificate	Issue Date	Expiry Date
DNVGL	15/3/2014	31/5/2019

Statutory Certificates

Statutory Certificate	Issuing Authority	Issue Date	Expiry Date	Surveying Authority	Last Survey Date	Last Survey Place
Tonnage	GL	25/1/2010				
Safety Management Certificate	GL	20/2/2016	16/3/2021			
International Anti-Fouling System	GL	29/10/2010		DNVGL	24/10/2013	Indonesia
International Ship Security	DNVGL	20/2/2016	16/3/2021			
Document of Compliance Dangerous Goods	DNVGL	9/4/2014	31/5/2019			
International Sewage Pollution Prevention	DNVGL	9/4/2014	31/5/2019			
International Oil Pollution Prevention (IOPP)	DNVGL	5/7/2017	27/5/2022			
International Energy Efficiency Certificate	DNVGL	10/4/2014				
International Ballast Water Management	DNVGL	20/8/2017	6/8/2022			
International Air Pollution Prevention	DNVGL	9/4/2014	31/5/2019	DNVGL	26/4/2017	Spain
Cargo Ship Safety Equipment	DNVGL	18/6/2014	31/5/2019	DNVGL	28/5/2017	Spain
Load Line	DNVGL	9/4/2014	31/5/2019	DNVGL	26/4/2017	Spain
Cargo Ship Safety Radio	DNVGL	9/4/2014	31/5/2019	DNVGL	26/4/2017	Spain
Cargo Ship Safety Construction	DNVGL	9/4/2014	31/5/2019	DNVGL	28/5/2017	Spain
Document of Compliance	DNVGL	25/1/2016	27/12/2020	DNVGL	23/1/2018	Germany
Minimum Safe Manning Document	Liberia	11/10/2016				
Bunker Oil Pollution Damage	Liberia	21/12/2017	20/2/2019			
Continuous Synopsis Record	Liberia	19/10/2012				
Maritime Labour Certificate	Liberia	8/8/2013	7/8/2018	Liberia	4/3/2016	Spain

Inspection Details

Type of Inspection	PSC - More detailed inspection	Date of First Visit	26/3/2018	Number of Deficiencies	2
Place of Inspection	Algeciras	Date of Final Visit	26/3/2018	Number of Deficiencies	0
				Ground For Detention	

Deficiencies

Area	Defective Item	Nature of Defect	Ground for Detention	RO Related	Accidental Damage	ISM + ISM Related
Fire safety	07105 - Fire doors/openings in fire-resisting divisions	Not as required				
Labour conditions - Health protection, medical care, social security	18420 - Cleanliness of engine room	Not as required				
Total			0	0	0	0

Close



Una risposta esaustiva alle altre domande poste “*quanto è grande la flotta complessiva e per singola bandiera ombra, quanta merce viene trasportata ogni anno con tali navi ? Quali nazioni se ne avvalgono di più?*” non può essere data in quanto è del tutto evidente come i dati siano sempre o spesso manipolati e modificati da operatori senza scrupoli. E' possibile invece fare analisi dettagliate su ogni singola nave.

In relazione alla domanda se esistono rapporti esaustivi che trattino il fenomeno delle bandiere di comodo e del trasporto marittimo in generale anche in questo caso si evidenzia come – sebbene i rapporti UNCTAD siano piuttosto dettagliati, non è assolutamente comprovata la veridicità dei dati per gli esempi fatti precedentemente. Così come può essere difficile stabilire se le classifiche sui container annualmente trasportati siano corrette, come ho illustrato nell'articolo "*La politica dei trasporti in Italia: le infrastrutture portuali*" pubblicato su *Strade&Autostrade* 127 Gennaio/Febbraio 2018, n.127 anno XXII, Edi-Cem, Milano, articolo reperibile qui <http://hdl.handle.net/11311/1040245>

In internet si trova la sola versione in spagnolo “*Informe sobre el transporte marítimo*”

Anno 2016 http://unctad.org/es/PublicationsLibrary/rmt2016_es.pdf

Anno 2015 http://unctad.org/es/PublicationsLibrary/rmt2015_es.pdf

Per rispondere compiutamente alla domanda “*quanto è grande la flotta complessiva e per singola bandiera*” rimando ai dati reperibili qui

<http://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx>

Le analisi svolte evidenziano molteplici incongruenze ed omissioni (ravvisabili anche nello stralcio di Tabella che si riporta nella pagina successiva) incongruenze di queste banche dati – che non inficiano però una possibile lettura per le bandiere di alcuni Stati e i quantitativi merce trasportata nel periodo 2014 - 2017



Flotta totale per bandiera e migliaia di tonnellate trasportate nel periodo 2014 – 2017

TYPE DE NAVIRE - Flotte totale

MESURE - Milliers de tonnes de port en lourd

	2014	2015	2016	2017
République-Unie de Tanzanie	12.032.821	12.537.437	13.385.377	9.455.940.000.000.000
Comores	793.706	9.169.980.000.000.000	1.120.563	8.851.180.000.000.000
Sénégal	6.893	6.893	8.526.999.999.999.990	8.526.999.999.999.990
Fédération de Russie	7.131.797	8.063.466	8.523.154.000.000.000	8.277.174.999.999.990
Panama	337.475.769.999.998	335.304.438	332.877.633	343.397.556
Libéria	202.994.116	201.566.632	207.544.966	219.397.222
Îles Marshall	153.351.312	178.061.207	198.104.922	216.616.351
Chine (RAS de Hong Kong)	140.975.875	150.408.357	164.134.032	173.318.337
Singapour	107.104.033	117.473.999	123177.66	124.237.959
Malte	783.252.240.000.001	8.637.932.000.000.000	9.482.428.200.000.000	99.216.495
Bahamas	729.156.820.000.001	74012.95	79.694.035	79.842.485
Chine	783.130.860.000.001	77.795.128	7.619.963.800.000.000	78.400.273
Grèce	738.741.789.999.998	75.120.753	73.445.262	74.637.988
Royaume-Uni	41.831.979	38.863.791	37421.7	40.985.692
Japon	282.025.239.999.998	30.670.134	32.274.043	34.529.405
Chypre	32.807.209	33123.37	33.178.362	33.764.669
Norvège	20.468.673	19.447.403	20.073.011	21.900.458
Indonésie	16.557.561	18.224.147	18.951.535	20.143.854
Inde	15.816.488	15.578.791	16.336.935	17.253.564
Danemark	14.628.817	16.453.826	17153.63	16.893.333
Italie	20.261.979	16.955.925	16.432.674	15.944.268
Corée, République de	18.264.399	17.766.425	16.986.605	15.171.035
Portugal	2.533.927	5.249.434	8888.91	13.752.758
États-Unis	11.282.663	11.279.843	11.435.306	11.798.309
Bermudes	10.906.396	10.943.993	10656.9	10.957.895
Allemagne	14.055.482	12.537.842	11.020.058	10.443.699
Antigua-et-Barbuda	12.955.128	12.358.157	11218.83	10.153.044
Malaisie	9.360.546	9.474.023.999.999.990	9653.07	10.058.653

Fonte : UNCTAD

Restringendo il campo di analisi alle sole navi portacontainer i dati – come per l'esempio riportato nelle pagine precedenti della MAERSK WYOMING, presentano altre “stranezze” che indicano senza alcun dubbio un passaggio di bandiera (a volte annuale altre volte nell'arco di un decennio) da un Paese ad un altro.

Riporto comunque uno stralcio della Tabella i cui dati sono qui

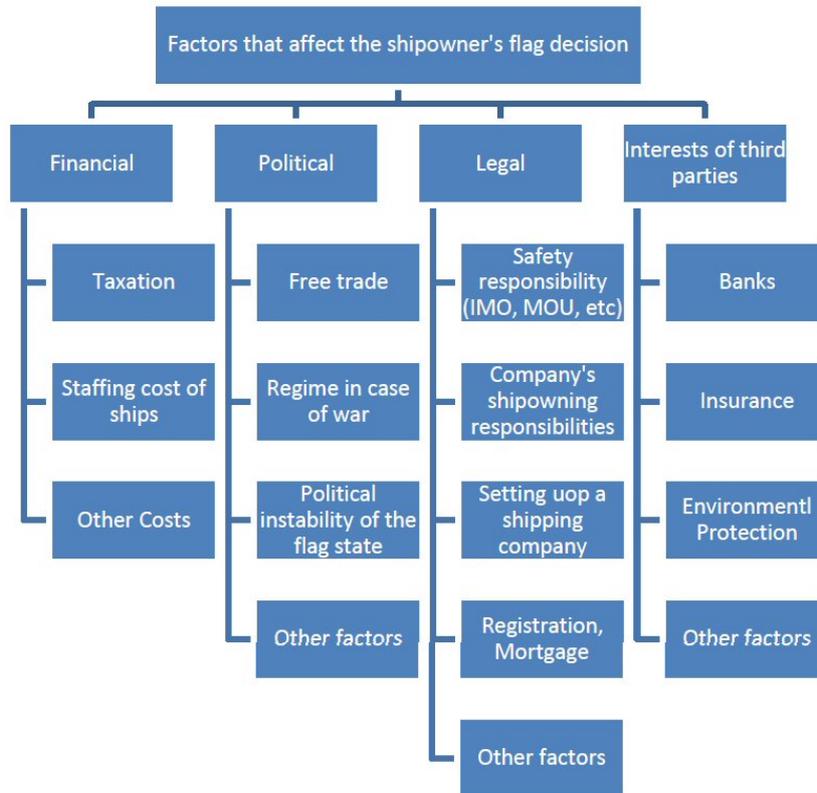
<http://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx>



Se alcuni Paesi, come la Grecia, hanno chiaramente sostenuto la filosofia dell'opportunità del cambio bandiera qualora le navi avessero adottato quella ellenica, è del tutto ovvio come in realtà molti operatori economici abbiano stipulato accordi per motivi esattamente contrari.

In estrema sintesi la Grecia⁴ ha operato come descritto nelle immagini che seguono, sostenendo accordi volti alla estrema specializzazione e aumento delle caratteristiche tecniche della flotta. Così facendo ha stretto accordi commerciali con alcuni Stati, siano essi produttori – costruttori (in primis la Germania) – siano utilizzatori finali (la Cina). Questo però – se da un lato determina un gigantismo navale che vede gli stessi costruttori di navi e gru o attrezzature portuali – volto a colonizzare il resto del mondo, determinando standard e dimensioni delle banchine di attracco, dall'altro ha spinto verso una *deregulation* che punta alla difficile rintracciabilità dei proprietari armatori. E da qui i costanti cambi di bandiera e il ricorso alle bandiere di comodo.

⁴ Katerina Konsta "Maritime policy and the success of Nations: the case of Greek-flagged ocean shipping" - University of Plymouth Faculty of Business, 2017
https://pearl.plymouth.ac.uk/bitstream/handle/10026.1/10142/2017KONSTA500775Phd_full.pdf?sequence=1



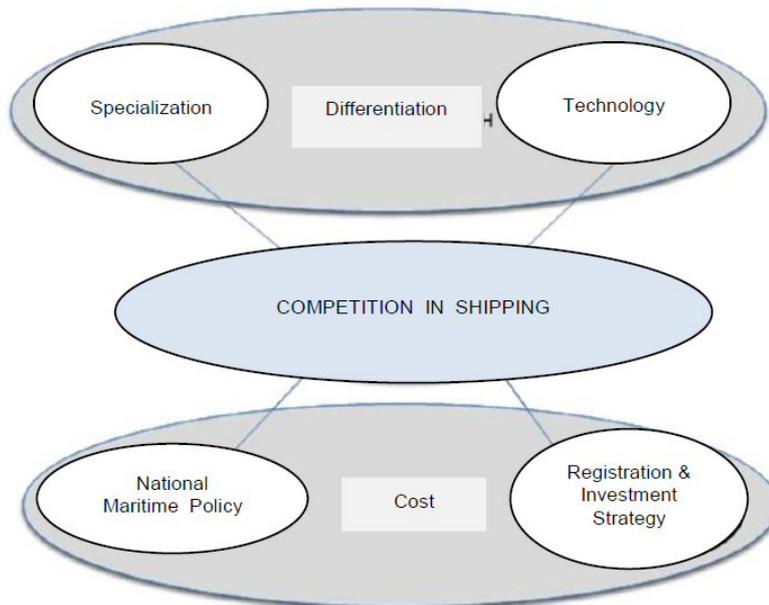
Permission to reproduce has been granted by Stamoulis Publications



Merchant fleet by flag of registration and by type of ship, annual, 1980-2017

SHIP TYPE Container ships - Number of ships

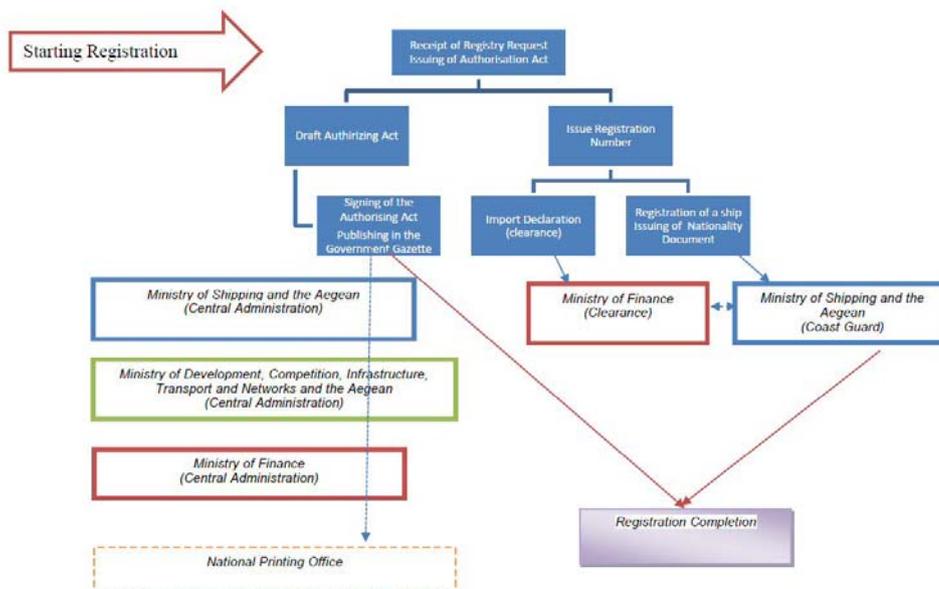
Anno	2015	2016	2017
Liberia	912	936	892
Panama	648	644	617
Antigua and Barbuda	334	284	238
Singapore	469	496	504
Germany	157	131	117
China, Hong Kong SAR	422	464	471
Marshall Islands	269	279	260
Cyprus	201	183	183
China	197	193	198
United Kingdom	119	115	112
Indonesia	181	183	194
Malta	204	272	285
Denmark	110	115	114
Korea, Republic of	84	86	89
United States	66	62	61
Netherlands	49	47	42
Bahamas	51	52	53
Malaysia	21	21	26
Gibraltar	36	34	31
Greece	17	9	7
Turkey	43	51	50
China, Taiwan Province of	40	39	38
France	24	24	24
Italy	12	10	10
Saint Vincent and the Grenadines	16	14	12
Viet Nam	30	33	34
Thailand	21	22	23
Philippines	23	30	33
India	14	17	20
Iran (Islamic Republic of)	28	28	28
Bermuda	15	5	8
Sierra Leone	6	9	10
Qatar	9	8	6
Brazil	17	17	16
Russian Federation	10	12	13



Permission to reproduce has been granted by the Academy of Athens

FIGURE 8. FLEET COMPETITIVENESS' DETERMINANTS

Source: Harlaftis *et al* (2009), p.n. 34. Translated from Greek to English by the author (2012).



Permission to reproduce is not required for materials uploaded on the site of the Hellenic Ministry of Shipping

FIGURE 14. THE PROCEDURE FOR REGISTERING SHIPS UNDER THE GREEK FLAG

Source: Translated by the author, (Hellenic Ministry of Shipping (2013), p.n. 5. Translated from Greek to English by the author (2014)





Politecnico di Milano
DIPARTIMENTO DI INGEGNERIA CIVILE e AMBIENTALE
Piazza Leonardo da Vinci 32 – 20133 MILANO





Per approfondire si possono analizzare i seguenti documenti:

<https://www.researchgate.net/publication/317155840> The development of ship registration policy in China Response to flags of convenience

<https://www.researchgate.net/publication/257737361> Paradigm Shifts in Shipping Registry Policy Led to Revitalization - Hong Kong Case

https://ac.els-cdn.com/S0308597X16308193/1-s2.0-S0308597X16308193-main.pdf?_tid=ba76d470-7e18-4585-8ba9-e494bd00c6b4&acdnat=1522259380_e4f6187300380db249421dbcef344679

https://ac.els-cdn.com/S1366554515001891/1-s2.0-S1366554515001891-main.pdf?_tid=e3ca422a-9869-42d6-b883-735f2f1057d0&acdnat=1522259462_a19ab2fd3c8d1fb69c3b444ff2519320

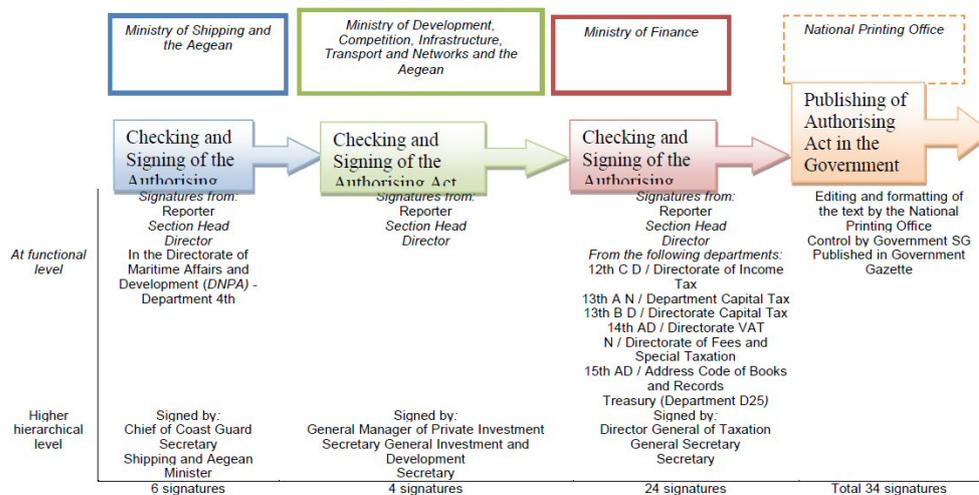
https://ac.els-cdn.com/S1361920915301681/1-s2.0-S1361920915301681-main.pdf?_tid=b1b387cf-6788-4c6d-b111-71f3740e8807&acdnat=1522259500_0d79791c146a758539468553be10570d

https://ac.els-cdn.com/S0967070X1400095X/1-s2.0-S0967070X1400095X-main.pdf?_tid=b00903a5-fb80-42da-89f8-217c3d9bca79&acdnat=1522259558_ebbb691a05313de55474e47a27f59f42

<https://onlinelibrary.wiley.com/doi/full/10.1111/j.1467-8543.2004.00304.x>

https://ac.els-cdn.com/S0308597X11001849/1-s2.0-S0308597X11001849-main.pdf?_tid=45e89298-dfea-41c0-9d2c-22e1b27b7f83&acdnat=1522259649_efd6427a2c5bba224c382989a0a7da0c

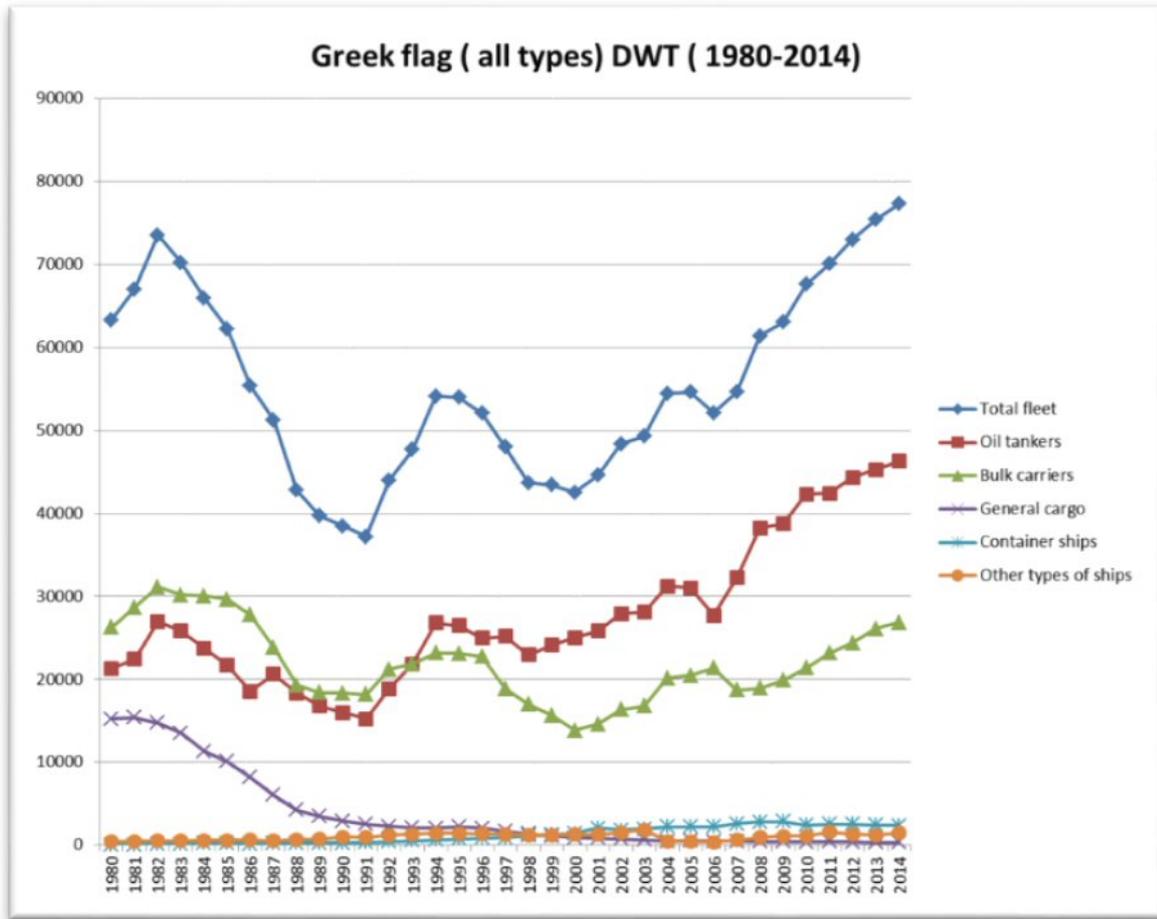
https://ac.els-cdn.com/S0308597X16306996/1-s2.0-S0308597X16306996-main.pdf?_tid=4cdfb1a0-108a-4499-9b74-ccd680f1cd3d&acdnat=1522259721_67799b9be48be88e38a4a02dcc016ed6

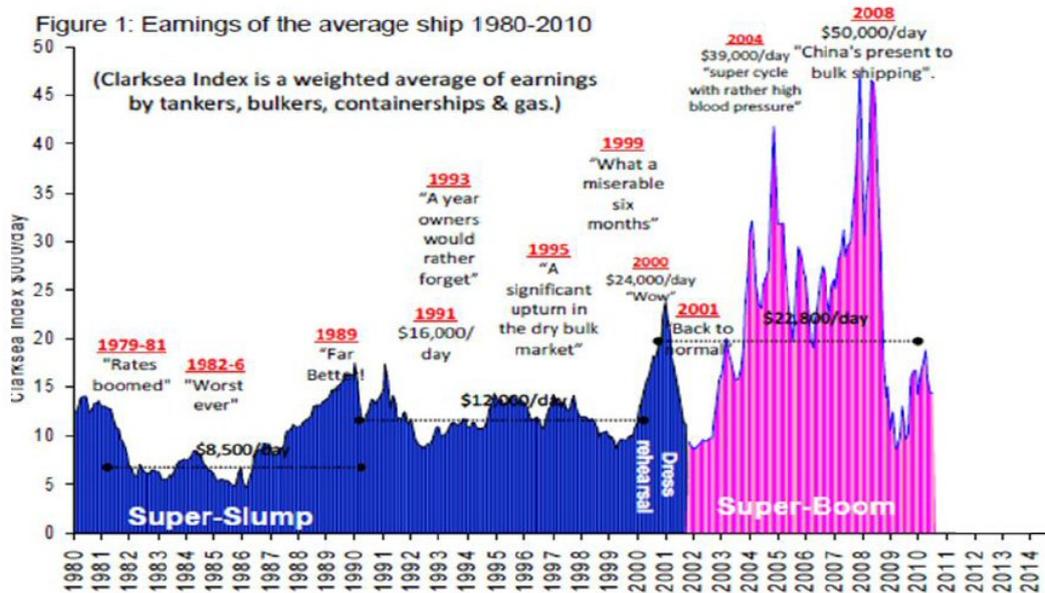


Permission to reproduce is not required for materials uploaded on the site of the Hellenic Ministry of Shipping

FIGURE 15. ISSUING OF AUTHORISING ACTS

Source: Translated by the author, Hellenic Ministry of Shipping (2013), p.n.6, Translated from Greek to English by the author (2014)





Permission to reproduce has been granted by Dr Martin Stopford

FIGURE 26. EARNINGS OF THE AVERAGE SHIP, 1980-2010

Source: Stopford (2009a), p.n. 2

Vi sono pochi riferimenti puntuali ai costi del trasporto marittimo: sono generalmente ascrivibili ad una forte fluttuazione legata a molteplici fattori⁵.

⁵ “Summarising for a Panamax ship in the 1980s earnings averaged \$8,500 per day but in 1982-6 earnings were fluctuating around \$5,000/day, which at the time was more or less the operating expense of a ship. According to Stopford (1998), in 1985 it cost \$5,000 per day to run a Panamax bulk carrier under the German flag and it was at \$3,500 per day under a flag of convenience. In the 1990s earnings went up to \$12,500 per day but the US Financial Crisis in the early 1990s and the Asia Crisis in 1997, resulted by September 1999 in VLCCs earning less than 10,000/day”

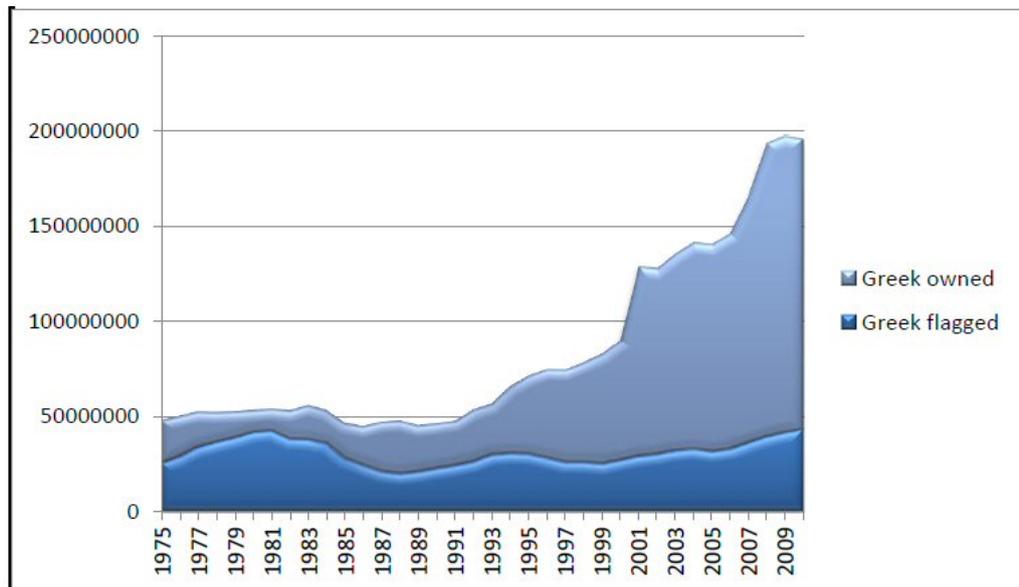


FIGURE 37. FIGURE 16 (WORLD SEABORNE TRADE) AGAINST FIGURE 36 (GREEK FLAGGED AND GREEK-OWNED SHIPS), 1975-2010'

Developed by the author (2013)

Per approfondire si possono analizzare tutti i dati ai seguenti siti web:

<http://www.ics-shipping.org/docs/flag-state-performance-table>

<http://stats.unctad.org/maritime>

<http://stats.unctad.org/seabornetrade>

<http://stats.unctad.org/fleet>

<http://stats.unctad.org/fleetownership>

<http://stats.unctad.org/shipbuilding>

<http://stats.unctad.org/shipscrapping>

<http://stats.unctad.org/lsci>

<http://stats.unctad.org/lbci>

<http://stats.unctad.org/teu>



Politecnico di Milano
DIPARTIMENTO DI INGEGNERIA CIVILE e AMBIENTALE
Piazza Leonardo da Vinci 32 – 20133 MILANO

L'occasione è gradita per porgere i migliori saluti.

Paola Villani

Milano, 30 marzo 2018

Prof. arch. Paola Villani
Scuola di Ingegneria Civile, Ambientale e Territoriale - Politecnico di Milano
DICA - Dipartimento di Ingegneria Civile e Ambientale
Piazza Leonardo da Vinci 32 - 20133 MILANO

Tel. 02 23 99 66 56 / Cell. 333 31 69 725 / e-mail: paola.villani@polimi.it
Fax 02.2399.4300
skype pvillani64

ORCID <http://orcid.org/0000-0002-7215-5058>
Mendeley <https://www.mendeley.com/profiles/villani-paola/>
Website <http://digidownload.libero.it/pvillani1964/>
Linkedin <http://www.linkedin.com/pub/paola-villani/a/65/484>
Twitter @Paola_Villani
Pubblicazioni https://re.public.polimi.it/browse?type=author&authority=rp00584&sort_by=2&order=DESC#.V-U1DXqVyU