



AGGIORNAMENTO SULLA PIRATERIA

In questo Bollettino Marittimo in materia di pirateria, riportiamo due interessanti sentenze della High Court, la prima relativa all'applicazione di una clausola fuori nolo ad un periodo di sequestro da parte di pirati, e la seconda relativa all'esercizio di un privilegio sul carico per il contributo in avaria generale da parte del proprietario del medesimo, successivo ad un periodo di cattura della nave da parte di pirati.

Inoltre, analizziamo l'importante nuovo formulario del GUARDCON, che disciplina l'ingaggio ed operatività di guardie armate, con particolare riferimento all'uso di armi da fuoco, e la recente modifica legislativa nel Regno Unito in merito alle licenze di cui debbono obbligatoriamente essere provviste le compagnie di sicurezza private.

Ancora, valutiamo la situazione corrente, i recenti sequestri e le avvenute liberazioni, il preoccupante incremento di pericolosità e violenza degli attacchi di pirateria a largo di Nigeria e Benin, la situazione inerente

alla presenza di armi a bordo delle navi che facciano scalo nei porti Sud Africani, e le recentissime misure Europee anti-pirateria.

Iniziamo, però, con una considerazione di due sentenze recenti della High Court, prima di passare ad un quadro della situazione attuale.

Recenti sentenze in materia di Pirateria

1. "CAPTAIN STEPHANOS" - nave ritenuta fuori nolo durante sequestro - significato di "capture/seizure" nella relativa clausola

In un'interessante, recente sentenza della High Court, è stato deciso come una clausola inserita in un contratto di noleggio contenente i termini "capture/seizure" possa rendere la nave fuori nolo durante il sequestro da parte di pirati, non facendo alcuna differenza il fatto che sia stata altresì inclusa nel contratto la clausola Conwartime 2004.



I Fatti

Il 28 agosto 2008, armatori e noleggiatori (Osmium Shipping Corp. e Cargill International SA) conclusero un contratto di noleggio su formulario NYPE (1946) modificato, avente ad oggetto la portarinfuse panamax "Captain Stephanos". Il 29 agosto 2008, i noleggiatori inviarono ordini di viaggio agli armatori, ordinando che la nave trasportasse un carico di carbone dal Sud Africa al porto italiano di Brindisi, e stabilendo che la nave avrebbe intrapreso la rotta del Canale di Suez, comportando il passaggio nell'Oceano Indiano e la costa somala orientale.

Il 21 settembre 2008, la nave venne catturata dai pirati a largo della Somalia, ed il 6 dicembre dello stesso anno, la medesima venne rilasciata a seguito del pagamento di un riscatto da parte dell'armatore.

I noleggiatori sostennero che la nave si trovasse fuori nolo durante il periodo del sequestro, vale a dire dal 21 Settembre al 6 Dicembre 2008.

Il contratto incorporava una clausola aggiunta, che specificava quanto segue:

"Should the vessel put back whilst on voyage by reason of any accident or breakdown, or in the event of loss of time either in port or at sea or deviation upon the course of the voyage caused by sickness of or accident to the crew or any person onboard the vessel (other than supercargo travelling by request of the Charterers) or by reason of the refusal of the Master or crew to perform their duties, or oil pollution even if alleged, or capture/seizure, or detention or threatened detention

by any authority including arrest, the hire shall be suspended from the time of the inefficiency until the vessel is again efficient in the same or equidistant position in Charterers' option, and voyage resumed therefrom. All extra directly related expenses incurred including bunkers consumed during period of suspended hire shall be for Owners' account." [nostra enfasi].

Il contratto includeva, inoltre, la clausola Conwartime 2004, la quale statuiva gli obblighi contrattuali inerenti ai rischi pirateria, specificando che le spese derivanti dal rispetto da parte dell'armatore agli ordini del noleggiatore di transitare un'area interessata da rischi guerra sarebbero state addebitabili ai noleggiatori, e conferendo all'armatore il diritto di rifiutare tali ordini qualora la rotta fosse stata ritenuta troppo pericolosa.

Arbitrato

Punto di discussione su cui si è incentrata la disputa nel successivo arbitrato londinese, è stata proprio l'interpretazione dei termini "capture/seizure" della clausola sopra menzionata, sia nel contesto della clausola medesima che nel contratto nel suo insieme. Gli armatori ritennero che tali termini fossero qualificati dalle parole "by any authority" e che i pirati non rientrassero nell'accezione di "authority". I noleggiatori replicarono che i termini "capture/seizure" non fossero qualificati, e che, di conseguenza, un sequestro da parte di pirati si dovesse ritenere come un evento fuori nolo.

Gli arbitri concludevano che la nave fosse stata fuori nolo durante il sequestro. L'armatore fece appello.

Le parti avevano concordato sui principi da applicarsi nell'interpretazione del contratto di noleggio, come segue:

1. Il pagamento del nolo doveva avvenire senza interruzioni, salvo che i noleggiatori sollevassero un'eccezione, che sarebbe stata loro onere dimostrare.
2. Il dubbio in relazione al significato di un'eccezione si sarebbe dovuto risolvere a favore degli armatori.
3. Altrimenti, l'approccio da doversi seguire sarebbe stato quello di guardare alle parole utilizzate nella clausola in questione, interpretando le stesse nel contesto della clausola medesima e del contratto nel suo insieme.

Con riferimento a quest'ultimo punto, gli armatori affermarono ulteriormente che il contratto, considerato nel suo insieme, ed in particolare con riferimento al Conwartime 2004, ponesse il rischio di pirateria sui noleggiatori, e che la clausola fuori nolo fosse da leggersi con tale allocazione di rischio.

Sentenza

Nella sentenza emessa lo scorso Marzo, la Corte ha respinto l'appello degli armatori.

Il Giudice ha ritenuto che la terminologia utilizzata, la struttura della clausola, la sua punteggiatura e sintassi supportassero la difesa dei noleggiatori. Il Giudice ha inoltre specificato, con riguardo ai vari eventi di fuori nolo specificati nel contratto, l'uso della parola "or"



e l'accomunamento delle parole "capture" e "seizure" attraverso l'uso della barra di separazione, nonché il posizionamento delle virgole, che la clausola chiaramente esprimesse come soltanto le parole "detention or threatened detention" fossero qualificate dall'espressione "by any authority". "Capture/seizure" costituivano una causa a parte, un separato capo del fuori nolo.

Ancora, ha concluso che niente all'interno della clausola 56, e nemmeno nel contratto nel suo insieme, potessero fornire diverse conclusioni a ciò che, secondo il suo giudizio, fosse l'ovvio e semplice significato delle parole utilizzate nella clausola medesima.

Commento

La sentenza in esame dimostra come la libertà di collocare il rischio per il tempo perso sia indipendente dalla ripartizione del rischio inerente ad altri aspetti, come, ad esempio, il diritto di rifiutare gli ordini, chi debba sopportare il costo di misure preventive, ecc.

Alla luce di ciò, è ancora più importante verificare attentamente le clausole del charterparty, soprattutto nei contratti più datati, per accertare se contengano, in particolare, clausole aggiunte che potrebbero disciplinare il pagamento per il tempo perso dovuto ad un attacco o ad un sequestro da parte di pirati.

Il tentativo, in questo caso, da parte degli armatori di sfruttare il regime favorevole della Conwartime 2004, al fine di evitare il potenziale effetto di una clausola fuori nolo, dimostra che tali clausole dovrebbero essere redatte in modo molto chiaro da

un noleggiatore che desideri farvi affidamento: come questa sentenza dimostra, l'interpretazione della clausola potrebbe essere una questione di sfumature, pure a livello di punteggiatura, ed anche in combinazione con altre clausole fuori nolo.

Nel recente caso del "RAINY SKY" (*Rainy Sky S.A. & Ors v Kookmin Bank* [2011] UKSC 50), la Corte d'Appello inglese ha fatto riferimento alla necessità di interpretare un contratto nel suo insieme, definendo l'interpretazione contrattuale come "essenzialmente un esercizio unitario".

Tuttavia, ciò non comporta che clausole che trattano vari aspetti dello stesso rischio (ad esempio, pirateria) abbiano necessariamente influenza l'una nei confronti dell'altra. Qui, la Corte ha giustamente fatto distinzione fra gli obblighi contrattuali stabiliti nella clausola Conwartime e la responsabilità per il tempo perso in caso di sequestro da parte di pirati (non basata sull'adempimento contrattuale). Tuttavia, per essere certi di poter far prevalere una clausola 'su misura' in materia di pirateria su altre clausole nel contratto potenzialmente in conflitto, sarebbe necessario un wording molto chiaro a tal fine, come nella Bimco piracy clause dell'Ottobre 2009.

2. Dichiarazione di Avaria Generale a seguito di un sequestro da parte di Pirati – diritti dell'armatore nell'esercizio un privilegio sul carico - *Metal Market OOO v Vitorio Shipping Company Ltd* (the "LEHMANN TIMBER")

Un armatore che dichiari l'avaria generale non può recuperare

dalla parte destinataria del carico l'assicurazione e le spese sostenute per la custodia del medesimo laddove ne neghi il possesso al ricevente solamente per il fatto di esercitare su di esso il privilegio (lien).

I Fatti

La nave LEHMAN TIMBER era stata catturata dai pirati il 28 Maggio 2008.

Dopo circa due mesi di sequestro, l'armatore pagò il riscatto per consentire il rilascio della nave che, sulla rotta del porto di rifugio, subì un guasto al motore e dovette per questo essere rimorchiata al porto medesimo. L'armatore dichiarò avaria generale.

Gli assicuratori di quella parte (circa 9%) del carico che era assicurato, fornirono una garanzia per il contributo in avaria generale relativo a quella porzione di carico. Tuttavia, il proprietario dello stesso, e del rimanente carico a bordo, rifiutò di fornire una sua garanzia, sia nella forma di bond che in una somma in contanti.

Per questa ragione, l'armatore esercitò il privilegio sul carico, rifiutandosi di consegnarlo, trasportando quest'ultimo al porto vicino per scaricarlo all'interno di un magazzino, andando incontro a spese, sia per l'assicurazione che per il deposito, quest'ultimo pari a US\$ 20,000 al mese.

In un successivo arbitrato, gli arbitri ritennero che il proprietario del carico fosse responsabile sia per i costi di avaria generale che per i danni subiti dall'armatore. Il proprietario del carico fece appello.



Nell'appello, il proprietario del carico argomentò che non potesse essere ritenuto responsabile per i costi di deposito sostenuti dall'armatore, l'armatore non essendo stato legittimato a rifiutare la consegna del carico per il quale l'assicuratore aveva fornito una garanzia.

Nella sentenza emessa il 4 Aprile 2012, l'Appello è stato accolto parzialmente.

La sentenza

Il Giudice ha ritenuto che le basi giuridiche per considerare l'inesistenza del diritto di privilegio si debbano rinvenire nella dottrina della rinuncia: rinuncia che, nel contesto, richiede che la parte che eserciti il privilegio tenga un atteggiamento tale da essere inequivocabilmente inconsistente con la continua esistenza del privilegio medesimo, rinunciando, per l'appunto, al diritto stesso.

Nell'accettare una garanzia da una terza parte (l'assicuratore), l'armatore non ha rinunciato al privilegio sul carico. L'armatore intendeva, ed aveva il diritto, di aspettare una garanzia separata - tipicamente un average bond - per l'avaria generale dal proprietario del carico stesso, che non fu mai fornito. Di conseguenza, il proprietario del carico non era legittimato ad esigere la sua consegna.

I costi relativi al deposito e preservazione del carico, derivanti solamente dall'esercizio del privilegio, non vennero ritenuti recuperabili, essendo stati sostenuti esclusivamente per il beneficio dell'armatore. L'armatore ha potuto reclamare soltanto

l'ammontare dovuto in relazione all'Avaria Generale e non le spese di immagazzinaggio incorse al fine di far valere il privilegio. Allo stesso modo, questi non poté reclamare i danni per l'impossibilità di procedere alla consegna, dal momento che il ricevitore risultava pronto e disponibile a ricevere il carico, la cui ricezione venne impedita dal solo atteggiamento dell'armatore, che per questo non venne ritenuto suscettibile di poter recuperare assicurazione e spese di custodia.

Commento

Il caso conferma il diritto separato in capo all'armatore di ottenere una garanzia per il contributo in avaria generale dal proprietario del carico, insieme ad un'eventuale garanzia ottenuta dai suoi assicuratori, e che l'accettazione da parte dell'armatore di quest'ultima non debba inficiare il diritto dell'armatore medesimo di esercitare un privilegio sul carico per la garanzia separata che deve essere emessa dal di esso proprietario.

Inoltre, la sentenza conferma che, in assenza di un espresso diritto contrattuale a tal fine, le spese di assicurazione ed immagazzinaggio sostenute dall'armatore nell'esercitare il suo privilegio sul carico non saranno normalmente recuperabili dal ricevitore, essendo queste spese incorse per l'esclusivo beneficio dell'armatore medesimo.

Per ricevere copia integrale delle sentenze sopra menzionate, si prega di scrivere a **Margherita Bennicelli Pasqualis**, all'indirizzo e-mail margherita.bennicellipasqualis@hfw.com o al numero diretto +44 020 72628168.

La situazione corrente

Venerdì 11 maggio, la petroliera SMYRNI, di proprietà greca e battente bandiera Liberiana, è stata catturata nel Mare d'Arabia, a largo dell'Oman, con a bordo 135,000 tonnellate di greggio ed un equipaggio di nove indiani ed otto filippini. Era da circa un anno che non si registrava la cattura di una petroliera a largo del Corno d'Africa. I managers della nave non hanno reso noto se a bordo vi fossero guardie armate, seppure pare improbabile.

Ciò va contro il trend dell'ultimo periodo, che ha visto una riduzione delle catture; infatti, grazie alle contromisure prese a livello internazionale, ed anche al lungo periodo di situazione meteorologica burrascosa nell'Oceano Indiano nell'ultima parte dell'anno scorso, il numero di attacchi andati a buon fine è diminuito del 40% rispetto al medesimo periodo nei precedenti tre anni, con una forte riduzione avvertita in questa prima parte del 2012. Da gennaio a marzo 2012, IMB ha riportato che vi siano stati 9 sequestri riconducibili ai pirati somali ed un abbordo; 12 attacchi sventati e 152 membri degli equipaggi sequestrati.

Riportiamo un altro felice rilascio di una nave italiana, la ENRICO IEVOLI di Marnavi di Navigazione, avvenuto il 23 aprile scorso, dopo quattro mesi di sequestro. La chimichiera, che trasportava un carico di 15,750 tonnellate di soda caustica, era diretta in Turchia quando è stata catturata lo scorso 27 dicembre, approssimativamente a 50 miglia nautiche a sud est dell'Oman. Ricordiamo che la Enrico Ievoli non aveva a bordo guardie a difesa dell'imbarcazione.

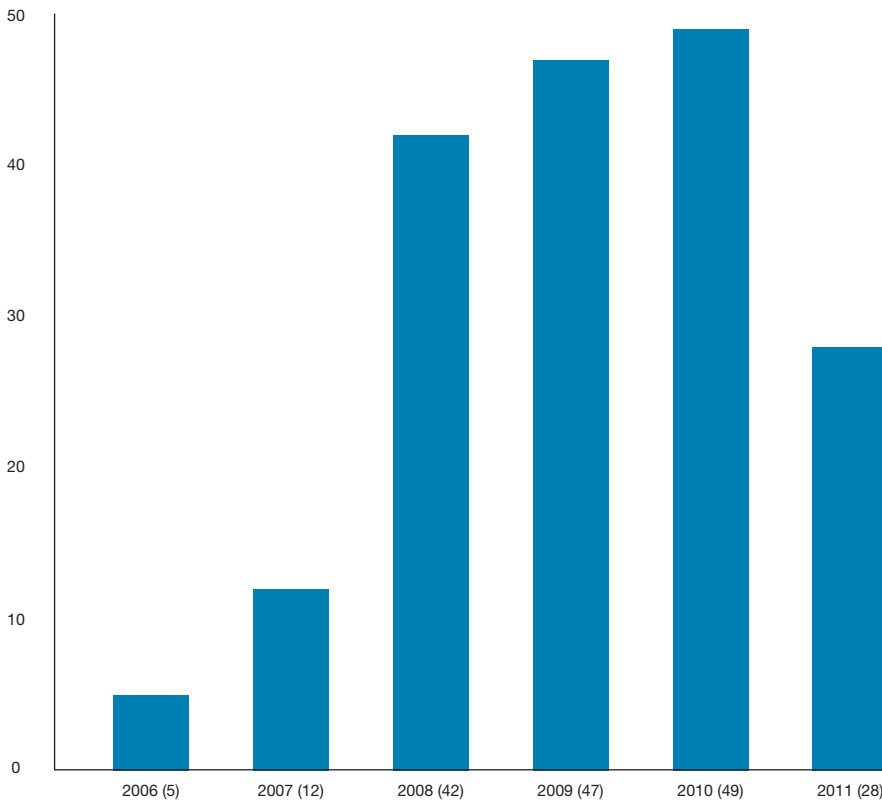


GRAFICO 1 sequestri da parte dei pirati somali nel periodo 2006 - 2011 - Dati: International Maritime Bureau

La general cargo LEILA, della portata lorda di 1,357 tonnellate e battente bandiera Panamense, è stata liberata il 12 aprile scorso, a seguito del sequestro avvenuto a 25 miglia nautiche a sud di Sath, Oman, durante un viaggio da Dubai a Berbera, lo scorso febbraio. Si presume che sia stato pagato un riscatto di 250.000-300.000 USD.

Il 26 marzo scorso, la portarinfuse battente bandiera Boliviana EGLANTINE di proprietà della compagnia Iraniana Rahbaran Omid Darya, è stata sequestrata a 280 miglia nautiche a Nord Ovest di Male, Maldive, sulla rotta da Rio de Janeiro all'Iran, con un equipaggio di 23 persone a bordo.

Lo stesso giorno, un peschereccio di bandiera Taiwanese la cui

denominazione non è nota, è stato sequestrato nell'Oceano Indiano a circa 115 miglia nautiche a nord del Madagascar, con 15 persone a bordo.

Il 23 aprile, il peschereccio AL ALABASS, battente bandiera Yemenita è stato sequestrato nel Mare d'Arabia, a 20 miglia nautiche dalla costa dello Yemen. Il 4 maggio scorso la BW RHINE, petroliera battente bandiera panamense, è stata liberata dopo sei giorni di cattura. La nave, catturata a largo di Togo, lungo la costa occidentale africana, è stata trattenuta al solo fine di derubarne parte del carico, confermando il trend sempre più in crescita nella regione africana.

I pirati risultano in possesso di armi sempre più potenti e sofisticate (come mine e lanciamissili a spalla),

ed il più grande mercato nero mondiale, quello Libico, iniziato con la caduta del regime di Gheddaffi, sembra fornire loro arsenali di ogni genere.

Gli attacchi ai mercantili, pur diminuiti grazie alla presenza di guardie armate a bordo, sono stati registrati in particolare nell'Oceano Indiano ed Africa orientale, come accaduto per la general cargo battente bandiera cinese, Xiang Hua Men, sequestrata lo scorso 11 aprile, e liberata dopo un'ora di scontro a fuoco contro la marina militare Iraniana, nel Golfo di Oman. La nave, della portata lorda di 20,705 tonnellate, stava trasportando ferro quando venne attaccata il 6 aprile scorso nei pressi del porto Iraniano di Chabahar, diretta al porto di Imam Khomeini.

Nonostante il comandante avesse adottato tutte le necessarie misure di sicurezza, compreso il ritiro all'interno della cittadella, tuttavia i pirati, equipaggiati con armi di ogni genere, sono riusciti ad entrarvi all'interno, ponendo l'intero l'equipaggio sotto sequestro. L'ambasciata Cinese a Thera ha richiesto che l'Iran utilizzasse ogni forza necessaria per liberare gli ostaggi e la nave. Nello scontro, i pirati hanno utilizzato gli ostaggi come scudi, ma fortunatamente tutti sono stati liberati, ed i nove predoni catturati, tra cui il famigerato capo pirata Garaad, cui va la responsabilità di numerosi sequestri ed attacchi a navi mercantili, tra cui la MAERSK ALABAMA e la SEA HORSE.

Gli attacchi sono stati registrati anche a 1.000 miglia nautiche dalla costa Indiana, ma anche il Sud Africa sta attirando in modo crescente l'attenzione dei pirati.



Al fine di portare chiarezza legislativa, ed al fine, altresì, di definire la base per una efficace prosecuzione dei moltissimi pirati detenuti in India, il Ministro per gli affari esteri indiano E Ahamed, ha introdotto lo scorso 24 Aprile un progetto di legge al fine di riconoscere la pirateria come reato, stabilendo la massima pena nella pena di morte o del carcere a vita. L'India, infatti, non prevedeva sino ad oggi una legislazione interna avente ad oggetto la pirateria e la di essa prosecuzione, non figurando il reato né nel codice penale indiano del 1860, né nel codice di procedura penale del 1973.

Negli Stati Uniti, invece, lo scorso 27 aprile, il pirata somalo Mohammad Shibin, è stato ritenuto colpevole dalla corte federale della Virginia per il ruolo da egli tenuto durante il sequestro dello yacht americano Questa e, dunque, per l'aver tenuto in ostaggio i quattro cittadini americani a bordo, che rimasero poi vittime dei pirati durante il sequestro. Ancora, è stato ritenuto colpevole di pirateria e della presa in ostaggio della Marida Marguerite e del suo equipaggio composto da 22 uomini, per la quale ebbe il ruolo di negoziatore del riscatto, ricevendo la somma di \$30.000-50.000 a seguito del pagamento del medesimo. La sentenza del prossimo 13 Agosto sarà molto probabilmente di condanna al carcere a vita.

Aggiornamento sulle navi sotto sequestro e liberate

Qui di seguito riportiamo schematicamente i dettagli delle navi tutt'ora sotto sequestro e di quelle recentemente liberate:

Navi attualmente sotto sequestro:

- ICEBERG I, nave RoRo battente bandiera Panamense, sequestrata il 29 marzo 2010.
- ALBEDO, nave portacontainer battente bandiera Malaysiana, sequestrata il 25 novembre 2010.
- ORNA, nave portarinfuse battente bandiera Panamense, sequestrata il 20 dicembre 2010.
- Il peschereccio di bandiera Taiwanese SHIUH FU N. 1, sequestrato il 25 dicembre 2010.
- LIQUID VELVET, nave cisterna battente bandiera delle Marshall Islands, sequestrata il 31 ottobre 2011.
- FREE GODDESS, la portarinfuse battente bandiera Liberiana sequestrata il 7 febbraio 2012.
- ROYAL GRACE, chimichiera sequestrata il 2 marzo 2012 a largo dell'Oman.
- EGLANTINE, portarinfuse battente bandiera Boliviana, sequestrata il 26 marzo 2012 a largo dell'Oman.
- Un peschereccio di bandiera Taiwanese sequestrato il 26 marzo 2012 il cui nome non è noto.
- Il peschereccio AL ABASS, sequestrato il 23 aprile 2012.
- La petroliera SMYRNI, sequestrata l'11 maggio 2012.

Navi recentemente liberate:

- LEILA, nave RoRo battente bandiera Panamense, liberata

il 12 aprile 2012, dopo un sequestro durato circa due mesi.

- ENRICO IEVOLI, chimichiera battente bandiera Italiana, liberata il 23 aprile 2012 dopo quattro mesi di sequestro.
- BW RHINE, petroliera battente bandiera panamense, catturata dai pirati al largo di Lome, Togo, e liberata il 4 maggio 2012 dopo sei giorni di cattura e dopo il furto del carico a bordo.

Pagamenti dei Riscatti e trattamento dei prigionieri

Nonostante il numero di attacchi andati a buon fine sia stato inferiore durante il 2011 rispetto al 2007, i pagamenti del riscatto ed il tempo di negoziazione si sono innalzati a livelli incredibili, passando dai \$600.000 per ciascuna nave mercantile, sino ad una media di \$5 milioni quattro anni più tardi. Come risultato del ridotto numero di navi catturate a largo della Somalia nel 2011, anche meno membri dell'equipaggio sono finiti nelle mani dei pirati. Il numero dei prigionieri durante il 2011 si aggirava intorno al 48% in meno dei precedenti tre anni, ma rimane sempre piuttosto alto se si pensa che sono state fatte prigioniere dei pirati almeno 470 persone. Durante lo stesso periodo, le tipiche negoziazioni per il pagamento del riscatto sono aumentate da 7 settimane a 26 settimane, con un corrispondente aumento nei periodi di detenzione dei marinai, seppure molte navi ed equipaggi vennero catturati nel 2010. La condotta tenuta nei confronti degli equipaggi non rispecchia la strategia per cui si riteneva che i pirati tenessero un comportamento rispettoso nei



loro confronti, nell'interesse del loro business: purtroppo, sono stati registrati e testimoniati a seguito della liberazione sempre maggiori trattamenti disumani. Il Generale Buster Howes, Comandante dell'Operazione EU NAVFOR Somalia dal giugno 2010 sino al luglio 2011, ha descritto i trattamenti terribili cui gli equipaggi erano di frequente tristemente sottoposti: ostaggi legati a testa in giù e calati in mare, chiusi nei congelatori, picchiati ed impiccati. Nel Dicembre 2011 EU NAVFOR Somalia ha stimato che almeno 60 marinai abbiano perso la vita come risultato della di loro cattura da parte di pirati.

Le misure Europee a contrasto con la pirateria

Il 23 Marzo scorso, l'Unione Europea ha preso una ferma decisione circa le misure da porsi a contrasto del fenomeno pirateria: la missione Atalanta, iniziata nel 2008 con lo scopo di proteggere le navi mercantili dagli attacchi di pirati nelle zone geografiche più a rischio, è stata estesa fino al 2014, ed ai militari sarà permesso, adesso, di attaccare i pirati sia in mare, che a terra. Non più soltanto controlli, dunque, ma navi e forze aeree avranno licenza di colpire le basi dei pirati mirando alla distruzione dei depositi di armi e

munizioni, a condizioni ben definite, e purché vi sia massima prudenza ed attenzione nei confronti dei civili. La decisione è stata accolta con successo; l'Europa collaborerà altresì con il governo federale somalo di transizione ed altre organizzazioni somale per supportare la loro lotta alla pirateria lungo la costa. Il budget per la missione è stimato intorno ai 14.9 milioni di Euro.

Lo scorso 18 Aprile, jet militari non identificati hanno attaccato la località di Gumah, sulla costa del Puntland, a nord della Somalia, ferendo due civili.

Più recentemente, il 15 Maggio, l'Unione Europea ha completato la sua prima missione, bombardando attraverso mezzi aerei le basi dei pirati lungo la costa somala, vicino alla città di Haradheere, distruggendo imbarcazioni ed equipaggiamenti. L'operazione, approvata dal governo somalo di transizione, e condotta in conformità alla Risoluzione del Consiglio 1851, è stata definita come "mirata, precisa e proporzionata" alla distruzione dell'equipaggiamento dei pirati, non provocando infatti alcun ferito tra i civili. Il comandante della missione ha dichiarato che l'azione intrapresa scoraggerà i pirati dal prendere il mare per attaccare i mercantili, ed ha rassicurato la popolazione locale ed i pescatori che obiettivo della missione sono state le linee di rifornimento dei pirati, e che tale rimarrà anche per il futuro.

L'espansione del fenomeno Pirateria in Nigeria e Benin

Mentre gli attacchi registrati da parte dei pirati sono sensibilmente diminuiti a largo delle coste somale quest'anno, come recentemente riportato dall'International Maritime

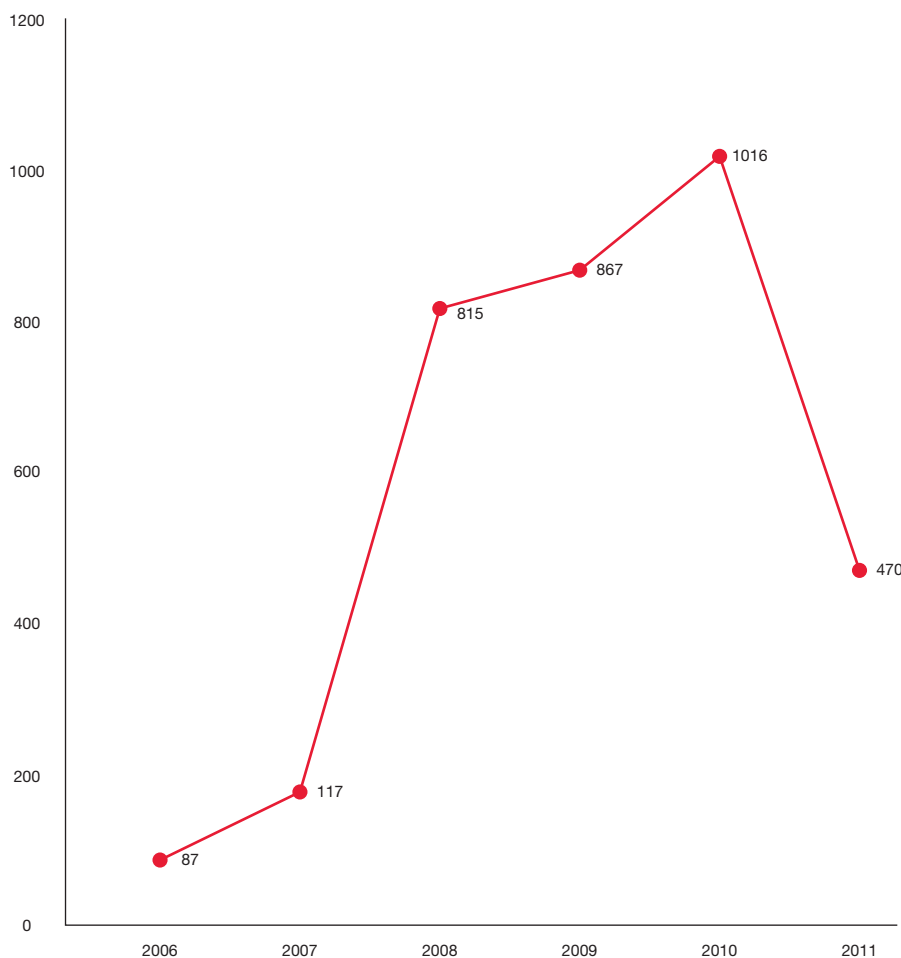


GRAFICO 2 ostaggi presi da pirati somali a seguito di sequestri nel periodo 2006 to 2011 - Dati: International Maritime Bureau

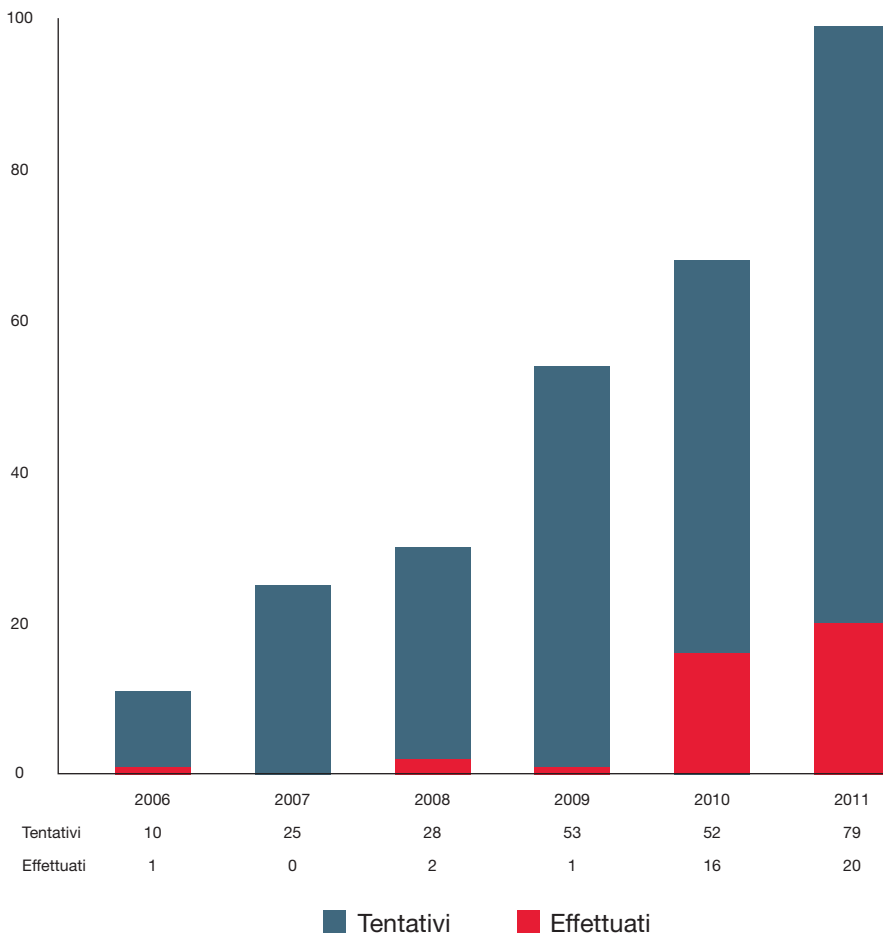


Grafico 3: abbordi alle navi da parte dei pirati Somali non risultati in sequestro secondo i dati del International Maritime Bureau

Bureau, il numero di incidenti lungo la costa orientale africana sta aumentando, portando con sé sempre più violenza.

Il Golfo di Guinea in particolare vede una grande concentrazione di traffici marittimi dovuti all'esportazione di olio, cacao e metalli: è stato calcolato che pirati nigeriani siano stati responsabili di almeno 11 attacchi nel primo trimestre dell'anno in corso, attraverso l'utilizzo di pescherecci come navi madre. La conferenza INTERTANKO tenutasi il 10 maggio scorso, ha analizzato il problema, prendendo spunto proprio dal sequestro della RHINE, i cui dettagli sono sopra menzionati, per poter

delineare quali siano approccio e strategia utilizzati dai pirati al fine di predisporre la miglior protezione, anche in via preventiva. Nonostante gli attacchi risultino sempre in numero inferiore a quelli registrati in Somalia, e le navi sequestrate rimangano sotto controllo da parte dei pirati per giorni e non per mesi, considerata anche l'assenza di baie di rifugio lungo la costa occidentale africana, ed avendo i pirati come obiettivo per lo più il saccheggio dei beni e del carico a bordo, ciò che spaventa è la maggiore violenza usata, di cui sono rimasti vittime molti marinai presi in ostaggio.

In riposta ai sempre più violenti

attacchi a navi ed equipaggi nelle acque territoriali di Nigeria e Benin in Africa orientale, l'IBF (International Bargaining Forum) ha dichiarato queste aree come zone ad alto rischio di pirateria (High Risk Areas). Ciò consente ai marinai di godere in queste acque dei medesimi benefici di cui godrebbero in acque somale, in particolare in relazione alla sicurezza a bordo.

L'IBF ha incluso nella zona ad alto rischio le acque territoriali di Benin e Nigeria inclusi i porti, ancoraggi, il delta del fiume Niger, altri corsi d'acqua interni e strutture portuali, ad eccezione di quando la nave sia attraccata ad un porto protetto.

GUARDCON - Riflessioni sul nuovo formulario BIMCO per le Guardie Armate

Il 28 marzo scorso, BIMCO ha annunciato la pubblicazione del contratto standard per l'ingaggio di guardie armate a bordo delle navi, il GUARDCON. Questo nuovissimo contratto è stato concepito al fine di fornire agli armatori ed alle compagnie private di sicurezza una base contrattuale la cui formulazione fosse chiara e comprensiva per l'impiego di guardie a bordo, armate o non armate, al fine di porre un deterrente agli attacchi di pirateria.

HFW ha partecipato attivamente alla stesura della bozza del GUARDCON, in quanto parte del team scelto per finalizzare il progetto.

Il GUARDCON nasce proprio dalla sempre più crescente domanda da parte degli armatori di ricevere servizi di sicurezza, e dal fatto che, in conseguenza di ciò, moltissime compagnie sono entrate nel mercato per soddisfare tale domanda. In



assenza di un contratto standard per tali servizi, armatori e P&I clubs si sono trovati ad affrontare difficoltà nel valutare tanti diversi schemi contrattuali, con diversi termini e condizioni. Obiettivo di GUARDCON è quello di creare un punto di riferimento contrattuale per gli operatori del settore nonché per le compagnie di sicurezza, cosicché non vada ad eludersi il livello minimo di copertura assicurativa e vengano specificati i necessari permessi e licenze.

Il Contratto stabilisce oltretutto i termini che regolano la relazione tra un armatore e le compagnie private, il capitano della nave e le guardie a bordo, e le regole di ingaggio.

Ciò su cui Bimco ha posto l'accento è, in ogni caso, che l'utilizzo del contratto standard non intende sostituire il corretto esercizio della dovuta diligenza da parte degli armatori, come parte del processo precontrattuale nella selezione di una compagnia di sicurezza. Inoltre, ed a parità di importanza, gli armatori debbono provvedere all'ingaggio di guardie come a supporto delle già esistenti misure antipirateria, come le BMP, e non considerando le guardie come un'alternativa. A tal riguardo, GUARDCON sottolinea come gli armatori non debbano cercare di ridurre i costi ingaggiando un numero minore di guardie rispetto al minimo raccomandato, vale a dire quattro: varie statistiche hanno dimostrato che tale numero costituisca la presenza minima di guardie al fine di assicurare la maggiore protezione contro gli attacchi pirateria, dal momento che ogni parte della nave può essere controllata, mantenendo un giusto sistema di sicurezza.

Il GUARDCON può essere utilizzato per singoli transiti o come base per transiti molteplici e, nonostante sia mirato all'ingaggio di guardie private armate, esso può essere altrettanto utilizzato per l'impiego di guardie non armate. Esso non copre l'utilizzo di navi di scorta di sicurezza, dal momento che, in tal caso, dovrebbero essere applicati differenti principi, che se incorporati nel GUARDCON, darebbero vita ad un contratto oltremodo complicato.

Infine, ricordiamo che il GUARDCON costituisce una solida base sulla quale le parti possono basare i loro accordi; ci si aspetta che armatori e compagnie di sicurezza desiderino negoziare e dunque poi modificare i termini più commerciali quali quelli relativi ai pagamenti ed alle tariffe, ma Bimco raccomanda di non porre cambiamenti di alcun genere alle clausole chiave - quali quelle relative all'assicurazione, responsabilità, poteri del Comandante, permessi e licenze. Qualsiasi cambiamento e modifica ai termini suddetti potrebbe pregiudicare la copertura P&I dell'armatore e, per questo motivo, si raccomanda di evitarli. Parti centrali del GUARDCON sono infatti l'assicurazione ed i requisiti di licenze. È assolutamente fondamentale che le compagnie di sicurezza siano adeguatamente assicurate per coprire i loro rischi e responsabilità nell'adempimento dei loro servizi. Ugualmente importanti, risultano però anche i requisiti di licenze e permessi - le compagnie di sicurezza debbono infatti avere non solo le appropriate licenze, ma anche i permessi per il trasporto legale di armi e munizioni sulla nave, sia in transito che in porto.

D'altro canto, la questione della

detenzione di armi e l'utilizzo delle stesse a protezione della nave è tuttora argomento di cruciale importanza, in particolare, laddove si consideri la probabilità di errore nell'identificazione di bersagli pericolosi; tale argomento è al centro della delicata vicenda dell'ENRICA LEXIE, che ha visto la lunga detenzione dei due marò coinvolti, nonché della nave, solo recentemente autorizzata a partire dal porto Indiano di Cochin. Si ricorda che anche, nel novembre del 2008, una nave militare indiana ha distrutto un peschereccio thailandese, "Ekawat Nava 5", scambiandolo per una nave madre pirata, quando si trattava invece di una nave sotto sequestro, con equipaggio di 16 persone in ostaggio a bordo, di cui soltanto una persona si è salvata.

Nuova Licenza per le Compagnie di Sicurezza nel Regno Unito

Molti degli esistenti contratti standard relativi alla protezione da parte di guardie armate, richiedono che le compagnie di sicurezza siano conformi a tutte le diverse legislazioni applicabili e siano in possesso di tutte le necessarie licenze ed approvazioni.

Molti paesi, tra cui lo Sri Lanka, stanno richiedendo sempre più che quelle compagnie che operino al di fuori della loro giurisdizione possano dare immediata prova di essere munite di tutte le necessarie licenze.

Il 23 febbraio 2012, per la prima volta, una nuova licenza, l'UK Open General Trade Control Licence o OGTCL è divenuta disponibile nel Regno Unito a coloro che forniscano servizi anti pirateria nel HRA, la zona ad alto rischio a largo della costa Somala, e



le aree circostanti del Golfo di Aden ed Oceano Indiano.

Ciascuna entità inglese, o comunque ogni entità che sia stata costituita in Inghilterra e coinvolta nel movimento di armi ed altri beni controllati (inclusi lenti a visione notturna, armature e munizioni) sia che si trovino in Inghilterra o in altri paesi, dovranno ricevere la licenza in Inghilterra ai sensi dell'Export Control Order 2008.

Situazione precedente

Molte delle compagnie di sicurezza privata inglesi hanno trovato difficoltà ad aderire all'esistente regime di licenza, sia che si trattasse delle Standard Open Individual Trade Control Licences (SIELs) o delle più flessibili Open Individual Export Licences (OIELs) gestite dall'UK Export Control Organisation (ECO), le quali non erano state concepite per considerare il rapido cambiamento dei requisiti per trasportare armi su e giù dalle navi al fine di fornire protezione contro attacchi di pirati. Il lento e burocratico processo per poter richiedere e registrare tali licenze è stata causa di frustrazione per l'industria ed ha avuto come risultato una significativa non-conformità con i livelli delle compagnie di sicurezza private inglesi.

Qualsiasi OIEL che sia stata già emanata nei confronti di una compagnia di sicurezza privata rimane valida, e può in alcune circostanze essere più appropriata per i requisiti particolari delle compagnie di sicurezza private (laddove tali requisiti fuoriescano dalle previsioni generali delle OGTL; una compagnia che abbia già ottenuto una OIEL è poco

probabile che faccia richiesta per una registrazione per una OGTL, ma ogni compagnia dovrà naturalmente rivedere le proprie operazioni al fine di accertare quale licenza risulti migliore per le proprie necessità).

Caratteristiche della nuova licenza

La nuova "Open General Trade Control Licence" è specificatamente disegnata per quelle compagnie di sicurezza private inglesi nel settore marittimo della protezione contro atti di pirateria.

Essa renderà possibile la fornitura, spedizione, trasferimento di beni controllati dalle compagnie di sicurezza tra qualsiasi territorio straniero (salvo quei territori specificatamente esclusi come lo Yemen, la Somalia ed Eritea) per la fornitura di guardie armate a bordo.

In sostanza, la distinzione tra la nuova licenza generale OGTL e quella individuale SIEL/OIEL è il procedimento semplificato di registrazione. Le compagnie di sicurezza potranno ottenere la licenza laddove i loro mezzi rientrino nei beni elencati controllati e le di loro operazioni vengano svolte nei territori che non siano stati esclusi dalla licenza medesima. Naturalmente, l'ECO dovrà rilasciare formale approvazione, dopo aver considerato che la richiesta rientri nelle linee guida interne. La tempistica per la procedura di registrazione dipende dalla singola circostanza e dal contenuto della documentazione depositata in ciascun caso.

Ciascuna compagnia che faccia richiesta della licenza, dovrà aver sottoscritto il codice internazionale di condotta per la fornitura del

servizio di sicurezza privata. Questo corrisponde per di più ad un onere degli armatori ed assicuratori anche nell'ingaggiare una compagnia di sicurezza privata, ed è richiesto dalla SAMI (Security Association for the Maritime Industry) per tutti i nuovi membri.

Nonostante la facilitazione legislativa, vi sono comunque delle restrizioni da tenere in considerazione che possono creare complicazioni per le compagnie di sicurezza private in Inghilterra.

La OGTL è stata concepita per le sole compagnie di sicurezza inglesi operanti nella zona di alto rischio (HRA) e non estende la sua copertura in altre zone caratterizzate dall'attività di pirati nel mondo.

Ancora, i beni controllati che siano coperti da ciascuna OGTL possono solamente essere utilizzati dalla società cui la licenza è stata rilasciata. Questo lascia incertezza nell'ipotesi in cui la compagnia subappalti i servizi di sicurezza, ma si attendono chiarimenti governativi in merito.

Ai sensi della OGTL, ciascun membro delle compagnie di sicurezza che abbia ottenuto la licenza può portare a bordo non più di quattro armi da fuoco in ogni singolo trasferimento, delle quali non più di due possono essere fucili. La licenza limita il numero di armi a 48 in ciascun arsenale che sia stato precedentemente approvato. Tale quantità potrebbe essere ritenuta restrittiva da parte di alcuni grandi compagnie, ma l'esistente OIEL sopra menzionata potrebbe risultare più appropriata in questo caso.



La situazione nei Porti Sud Africani

Il ministro della difesa Africano, Lindiwe Sisulu, ha dichiarato durante il terzo Indian Ocean Naval Symposium tenutosi a Cape Town il 10-13 Aprile 2012 che, ai sensi delle leggi attualmente in vigore, le navi commerciali che trasportino guardie armate a bordo non possano attraccare ad un porto Sud Africano; le navi mercantili sudafricane non contemplano il trasporto di guardie armate a bordo, ma godono della protezione da parte della marina militare sudafricana. Alcuni paesi Europei avrebbero richiesto a Pretoria di permettere che le proprie navi venissero accettate in porto, pur trasportando guardie armate, ma la richiesta sarebbe stata declinata.

Per qualsiasi tipo di informazione si prega di contattare **Richard Mabane** (fotografia sottostante), all'indirizzo richard.mabane@hfw.com o al numero telefonico +44 20 72648505 (diretto) o al numero +44 7881827952 (cellulare).



“È ancora più importante verificare attentamente le clausole del charterparty, soprattutto nei contratti più datati, per accertare se contengano, in particolare, clausole aggiunte che potrebbero disciplinare il pagamento per il tempo perso dovuto ad un attacco o ad un sequestro da parte di pirati.”

Avvocati del Commercio Internazionale

HOLMAN FENWICK WILLAN LLP
Friary Court, 65 Crutched Friars
London EC3N 2AE
T: +44 (0)20 7264 8000
F: +44 (0)20 7264 8888

© 2012 Holman Fenwick Willan LLP. Tutti i diritti riservati.

Pur essendo stata esercitata la massima diligenza nel verificare l'accuratezza delle informazioni contenute in questo bollettino al momento della distribuzione, tali informazioni sono da considerarsi meramente indicative. Non sono da considerarsi un parere legale.

Holman Fenwick Willan LLP è titolare del trattamento dei dati personali relativi ai destinatari.

Per correggere i Vostri dettagli personali o cambiare le Vostre preferenze di posta elettronica, Vi preghiamo di contattare Craig Martin al +44 (0)20 7264 8109 o all'indirizzo email craig.martin@hfw.com.

hfw.com