



BOLLETTINO MARITTIMO – EDIZIONE SPECIALE: CRISI MIGRANTI – PROFILI PROBLEMATICI PER LE NAVI MERCANTILI

L'anno corrente ha visto crescere in maniera esponenziale la problematica dei migranti nelle acque del Mediterraneo, obbligando diverse navi mercantili ad offrire assistenza a migliaia di individui in difficoltà durante le traversate 'della speranza' - bambini, anziani, donne incinte, spesso senza giubbotti di salvataggio e stipati su imbarcazioni affollate ed instabili rischiano la vita pur di allontanarsi dalle avverse situazioni in cui si trovano nei loro paesi d'origine.

È stato registrato che, dall'inizio del 2014 - che coincide con l'inizio della crisi del Mediterraneo - più di 1000 navi mercantili sono state coinvolte in operazioni di soccorso. La guardia costiera italiana ha interferito solo in alcuni casi con i traffici delle navi mercantili, utilizzando 133 navi per il trasbordo (quando ne aveva messe in emergenza 305) ma questo risulta sempre un numero molto importante di operazioni, avendo sino ad ora già salvato in totale più di 115,754 persone.

Dal mese di giugno 2015, la UE ha lanciato la prima fase dell'operazione di contrasto al traffico di esseri umani nel Mediterraneo chiamata EUNavfor Med, utilizzando sorveglianza navale per localizzare le navi degli scafisti monitorando le loro rotte dalla Libia verso Italia e Malta.

La seconda fase, che ha preso il via recentemente, è stata battezzata 'operazione Sofia', dal nome di una bambina somala nata a bordo di una delle unità navali di soccorso.

In questa edizione speciale del Bollettino Marittimo, consideriamo gli aspetti giuridici e le possibili problematiche che potrebbero sorgere laddove ad una nave mercantile venga ordinato, o valuti essa stessa la possibilità, di dare soccorso ed assistenza ai migranti in pericolo in mare, ed a tempo debito effettui operazioni di soccorso.



Obblighi Internazionali nei confronti degli Armatori – UNCLOS e SOLAS

La Convenzione internazionale che regola la problematica del soccorso in mare è la Convenzione Internazionale delle Nazioni Unite sul Diritto del Mare (UNCLOS). L'articolo 98 della medesima prevede un generale obbligo in capo al Comandante di navi mercantili - nella misura in cui essi possano concretamente espletarlo senza compromettere seriamente la nave, l'equipaggio ed i passeggeri in generale - di prestare assistenza a chiunque si trovi in mare in pericolo di vita.

Tale dovere viene ribadito nell'ambito della convenzione SOLAS (Safety Of Life At Sea) che, al capitolo V, Norma 33, prevede espressamente l'obbligo per il Comandante di rispondere a tutte le notizie ricevute, da qualsiasi fonte esse provengano, circa persone che si trovino in pericolo in mare, procedendo necessariamente, e con la massima rapidità, a dar loro soccorso ed assistenza.

Non rileva, dunque, la modalità con la quale il Comandante riceva la suddetta informazione, se ne venga a conoscenza attraverso il proprio equipaggio o se essa sia un diretto ordine proveniente dalla guardia costiera o dalla marina militare. Tuttavia, in ogni caso, egli ha l'obbligo di rispondere e di agire di conseguenza, incurante della nazionalità di coloro in pericolo, del loro status, le circostanze in cui vengano trovati o la potenziale durata del viaggio successivo per provvedere al loro sbarco in un luogo adeguato.

Si tratta, pertanto, di un obbligo molto stringente, che può essere legittimamente disatteso soltanto laddove sussista impossibilità e/o incapacità in capo al Comandante di effettuare l'operazione di salvataggio

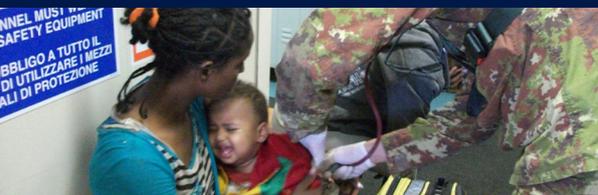
o se, in speciali circostanze, egli consideri che non vi sia ragione o necessità di procedere. Nel caso in cui non venga fornita assistenza, il Comandante è tenuto a registrare nel giornale di bordo la ragione per cui non abbia potuto dare soccorso e ad informare il RCC di conseguenza. Nello stesso tempo, non è permesso all'armatore porre in essere azioni che possano fermare o limitare il Comandante dal prestare assistenza a soggetti in pericolo.

Sebbene allo stato non vi sia un novero puntuale delle "speciali circostanze" nelle quali una nave possa esimersi dal prestare assistenza, si ritiene con un certo grado di certezza che non possano rientrare in tale locuzione ragioni o motivazioni di carattere puramente commerciale; in ogni caso, è opportuno che il Comandante valuti con cautela il ricorso a tali 'esimenti' dal momento che vi sono diversi ordinamenti giuridici che prevedono sanzioni molto pesanti per l'omissione di soccorso (l'ordinamento giuridico inglese sanziona l'omissione di soccorso del Comandante con un periodo di prigionia fino a due anni ai

Il Comandante...ha l'obbligo di rispondere e di agire di conseguenza, incurante della nazionalità di coloro in pericolo, del loro status, le circostanze in cui vengano trovati o la potenziale durata del viaggio successivo per provvedere al loro sbarco in un luogo adeguato.

sensi del Merchant Shipping (Safety of Navigation) Regulations 2002, ed analogo regime sanzionatorio viene contemplato anche dall'ordinamento giuridico italiano, ai sensi dell'art. 1158 del Codice della Navigazione - "Omissione di assistenza a navi o persone in pericolo").





Obblighi in capo agli Stati Costieri

La Norma 33 della convenzione SOLAS di cui sopra prevede, altresì, un obbligo in capo agli Stati contraenti di 'liberare' quanto prima i Comandanti coinvolti nel salvataggio di migranti a tal fine "riducendo al minimo la deviazione delle navi dal loro itinerario prestabilito", attraverso l'ausilio dello stato costiero coinvolto, non appena possibile, al fine di evitare inutili ritardi oltre ai conseguenti oneri finanziari o di altro genere che da essi potrebbero scaturire (così come ricalcato nella Risoluzione 167(78) del Comitato per la Sicurezza Marittima, adottata nel maggio 2004).

Ed invero, la ratio della previsione normativa è proprio quella di sollevare le navi civili da un onere di tal guisa; ciononostante, ed in più di un'occasione, si è verificato che uno Stato costiero abbia opposto il proprio diniego allo sbarco, rifiutando alle navi mercantili, con a bordo un consistente numero di rifugiati, di entrare nelle acque territoriali. Si cita, a tal uopo, il caso della SALAMIS che nel 2013 si vide negare il permesso di entrare nelle acque territoriali maltesi dopo aver salvato 102 migranti.

Alla luce di quanto appena esposto, appare evidente la criticità della situazione in quanto la normativa internazionale stabilisce, per un verso, l'obbligo di cooperazione pendente in capo agli Stati contraenti (soprattutto quelli costieri) ma, per altro verso, non prevede una sanzione laddove detto obbligo venga disatteso.

Tuttavia, in molti casi, non sarà pratico trasferire le persone soccorse ad una nave militare, ed in realtà nel Mediterraneo la nave finirà quasi sempre con il deviare verso un porto europeo, dove dovranno essere espletate alcune formalità ed operazioni di pulizia e di fornitura di beni di prima necessità.

... Si cita, a tal uopo, il caso della SALAMIS che nel 2013 si vide negare il permesso di entrare nelle acque territoriali maltesi dopo aver salvato 102 migranti.

Oneri e Rischi per gli Armatori

1. Peso Economico

La situazione esposta qui sopra comporta una serie di problemi che, allo stato, sono privi di una soddisfacente risposta normativa; il principale concerne sicuramente la questione del rimborso, per le navi civili coinvolte, di tutti i danni – diretti o indiretti – che possano sorgere ogniquivolta gli Stati non offrano immediata assistenza e non cooperino a far sì che la nave si liberi dal pesante fardello.

Esiste un vuoto normativo creato dalle previsioni internazionali, e quindi la forte debolezza dei trattati, laddove non contemplano, nonostante l'alto numero di navi mercantili che continua ad assistere i migranti in pericolo, alcuna fonte di risarcimento per tempo perso

o le spese incorse a tal fine. Questo, sebbene gli Stati costieri debbano assicurare, come sopra menzionato, che le navi commerciali non subiscano ritardi o siano sottoposte a gravami finanziari o ulteriori difficoltà.

2. Problemi Pratici - Idoneità della Nave per le Operazioni di Soccorso; Rischi per l'Equipaggio

L'armatore è tenuto ad equipaggiare la nave per quanto necessario per un eventuale salvataggio, oltre a documentare adeguatamente qualsiasi assistenza prestata al fine di stabilire che sia stata utilizzata la diligenza necessaria per formare l'equipaggio a tale evenienza.

Questo, tra l'altro, per evitare questioni circa l'idoneità alla navigazione della nave, a fini assicurativi.





...ai sensi della convenzione SOLAS, viene richiesto a tutte le navi di avere pronti a bordo piani e procedure nell'evento che possano verificarsi operazioni di soccorso in mare, ma detti obblighi non sono certo stati formulati per affrontare la moltitudine di soccorsi di questi ultimi mesi.

RICHARD MABANE, PARTNER

Infatti, ai sensi della convenzione SOLAS, viene richiesto a tutte le navi di avere pronti a bordo piani e procedure nell'evento che possano verificarsi operazioni di soccorso in mare, ma detti obblighi non sono certo stati formulati per affrontare la moltitudine di soccorsi di questi ultimi mesi. Anche la fornitura di beni di prima necessità, alloggi, coperte ecc. potrebbe allo stesso modo risultare insufficiente, così come i mezzi di primo soccorso; al fine di essere preparati al salvataggio, accoglienza ed operazioni post-sbarco, possono essere richiesti aiuti in termini di fornitura supplementare di cibo, acqua potabile e medicinali al Centro di Coordinamento del Soccorso (*Rescue Coordination Centre, RCC*). Inoltre, la nave deve essere dotata di adeguato equipaggiamento per il soccorso, incluso quello di protezione personale dell'equipaggio, quali maschere, guanti, caschi, stivali ecc..

Quanto all'assistenza medica, la Guida Medica Navale Internazionale, assieme alle linee guida dell'Organizzazione Mondiale della Sanità, raccoglie misure dettagliate da adottarsi nei confronti dei soggetti soccorsi in mare, ed in particolare al fine che eventuali virus o

malattie possano diffondersi, isolando potenziali pericoli di contagio.

Misure di sicurezza appropriate dovrebbero essere poste in essere e specificate nel Certificato di Sicurezza della nave per limitare qualsiasi rischio all'equipaggio ed alla nave stessa; la sicurezza deve infatti rimanere l'assoluta priorità per il Comandante, e l'equipaggio deve essere preventivamente preparato all'eventualità di un soccorso di portata eccezionale. Inoltre, a seguito dello sbarco, lo stato di salute dell'equipaggio deve essere attentamente monitorato.

3. Contratti di Trasporto

Per quanto riguarda eventuali contratti di trasporto (contratti di noleggio, polizze di carico ecc.) si consiglia di includere – soprattutto per navi che attraversano le zone relative – una clausola su misura applicabile alle operazioni di soccorso.

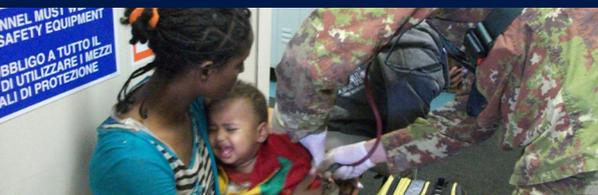
Può sempre essere redatta una clausola "su misura". Tale clausola potrebbe specificare la suddivisione delle spese (tra noleggiatore ed armatore) nell'eventualità che la nave

compia operazioni di salvataggio dalle quali non possa esimersi, nonché laddove il nolo sia pagabile per la durata delle operazioni.

Una possibile formulazione potrebbe essere la seguente:

"The Vessel will be permitted to deviate for the purpose of saving life at sea without prior approval or notice to Charterers. However, notice of such deviation is to be given as soon as possible. All loss of time and associated costs, including bunkers, will be shared equally by Charterers and Owners, unless payment of hire is already suspended, until any rescued persons are landed or transferred and the Vessel is back in position at the point of deviation or (at Charterer's option) an equidistant position and able to resume the chartered service."

Altrimenti, la clausola BIMCO "Liberty and Deviation for Contract of Carriages Clause 2010" potrebbe essere adatta, almeno per contratti di noleggio a viaggio o polizze di carico, ed una versione emendata potrebbe essere stipulata per contratti di noleggio a tempo.



Tale clausola permette una deviazione per effettuare operazioni di soccorso e "qualunque altro scopo ragionevole". Si presume che una deviazione per trasportare a terra in un paese adatto i migranti eventualmente soccorsi corrisponda ad uno scopo ragionevole ai sensi della clausola in questione.

Inoltre, notiamo che l'approvazione in anticipo da parte del P&I Club non dovrebbe essere normalmente necessaria nel caso di operazioni di soccorso urgenti e quindi la copertura P&I non dovrebbe essere compromessa da una tale operazione o dalle deviazioni coinvolte, anche se bisogna sempre consultare le regole del P&I Club relativo ed informarlo della situazione, non appena possibile.

La clausola BIMCO del 2010 specifica anche che la stessa clausola dovrebbe essere inserita in qualsiasi sub-contratto di noleggio o polizze di carico emesse per via del contratto in cui la clausola è stata inserita. Tale provvedimento ha senso perché altrimenti l'armatore potrebbe trovarsi esposto avverso un terzo con cui non ha stipulato direttamente un contratto.

4. Lesioni o Morte delle Persone Soccorse

Un altro potenziale rischio risiede nell'eventualità che i migranti perdano la vita o vengano feriti durante le operazioni di salvataggio, sia fuori bordo che a bordo della nave mercantile, dove la responsabilità potrebbe ricadere sull'armatore quando non sia stata osservata la

necessaria diligenza, ravvisandosi la possibilità di una richiesta di risarcimento a favore della parte offesa. Al momento, ed in assenza di precedenti, si tratta solo di una ipotesi, ma si consiglia di seguire con attenzione quanto previsto dalle convenzioni internazionali con riguardo alla massima diligenza delle operazioni nonché il necessario equipaggiamento, al fine di non avere problemi futuri.

5. Altri Potenziali Problemi e Rischi

Inoltre, si pensi, a titolo esemplificativo, ai seguenti problemi connessi alle operazioni di salvataggio di migranti (soprattutto se in numero consistente):

- la legittimità attestata alla nave per il trasporto limitato di passeggeri al fine di non inficiare la sicurezza della stessa, potrebbe venir compromessa, seppure sussistono eccezioni per le navi che prestino soccorso in situazioni di emergenza;
- potenziale minaccia per la sicurezza della nave, nonché per le condizioni igienico-sanitarie dell'equipaggio, idoneità alla navigazione;
- impatto sulle scorte di viveri e di carburante (laddove si presenti l'eventualità che la nave sia alla fine di un viaggio e le operazioni prolunghino i consumi relativi – questo caso specifico potrebbe forse rientrare nelle speciali circostanze ai sensi della Regola 33 SOLAS, anche se non con certezza, dipendendo dal caso specifico);
- potenziali danni al carico dovuto al ritardo del viaggio, laddove deperibile;
- ritardi significativi a livello commerciale;
- obblighi e responsabilità connessi agli eventuali salvataggi, problemi

Un altro potenziale rischio risiede nell'eventualità che i migranti perdano la vita o vengano feriti durante le operazioni di salvataggio... dove la responsabilità potrebbe ricadere sull'armatore quando non sia stata osservata la necessaria diligenza...



di immigrazione al momento dello sbarco;

- danni materiali alla nave causati dal numero consistente di migranti a bordo;
- costi per le operazioni di pulizia dopo lo sbarco e per la fornitura di acqua e viveri.

Il flusso dei migranti sino ad ora registrato dalle autorità competenti non è apparentemente destinato a diminuire, e raccomandiamo che la nota sopra menzionata venga letta in congiunzione con le fonti normative citate in modo tale da poter essere preparati a qualsiasi emergenza.

Per qualsiasi informazione si prega di contattare l'autore di questo Bollettino:

Richard Mabane

Partner, Londra
T: +44 (0)20 7264 8505
M: +44 (0)7881 827952
E: richard.mabane@hfw.com

L'ufficio di Londra di HFW è parte di un network internazionale di 13 uffici in 11 paesi. Per qualsiasi ulteriore informazione relativa a questioni legate al diritto marittimo in altre giurisdizioni, si prega di contattare:

Guillaume Brajeux

Partner, Parigi
T: +33 1 44 94 40 50
E: guillaume.brajeux@hfw.com

Paul Apostolis

Partner, Singapore
T: +65 6411 5343
E: paul.apostolis@hfw.com

Michael Buisset

Partner, Ginevra
T: +41 (0)22 322 4801
E: michael.buisset@hfw.com

Gavin Valley

Partner, Melbourne
T: +61 (0)3 8601 4523
E: gavin.valley@hfw.com

Dimitri Vassos

Partner, Pireo
T: +30 210 429 3978
E: dimitri.vassos@hfw.com

Nic van der Reyden

Partner, Sydney
T: +61 (0)2 9320 4618
E: nic.vanderreyden@hfw.com

Simon Cartwright

Partner, Dubai
T: 971 4 423 0520
E: simon.cartwright@hfw.com

Hazel Brewer

Partner, Perth
T: +61 (0)8 9422 4702
E: hazel.brewer@hfw.com

Nick Poynder

Partner, Shanghai
T: +86 21 2080 1001
E: nicholas.poynder@hfw.com

Jeremy Shebson

Partner, San Paolo
T: +55 (11) 3179 2903
E: jeremy.shebson@hfw.com

Paul Hatzer

Partner, Hong Kong
T: +852 3983 7666
E: paul.hatzer@hfw.com

Avvocati del commercio internazionale

hfw.com

© 2015 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.

San Paolo Londra Parigi Bruxelles Ginevra Pireo Dubai Shanghai Hong Kong Singapore Melbourne Sydney Perth