

AGGIORNAMENTO SULLA PIRATERIA



Questo nuovo aggiornamento sulla pirateria esce a pochi giorni dal felice evento del rilascio della ROSALIA D'AMATO, avvenuto lo scorso venerdì, 25 novembre 2011, dopo 7 mesi di cattura. Ci congratuliamo con gli armatori, che abbiamo assistito durante l'intero periodo del sequestro, sperando che il rilascio della SAVINA CAYLYN potrà seguire in tempi brevi.

Nel frattempo, riportiamo:

- Un'interessante sentenza emessa il mese corrente dalla High Court inglese, riguardante la CONWARTIME 1993 e, per l'appunto, il livello di rischio che deve essere valutato da un armatore prima che possa considerarsi legittimato a rifiutare gli ordini del noleggiatore avvalendosi di tale clausola, nonché la natura dell'onere gravante sull'armatore di disporre indagini sui rischi relativi, prima di poter fare affidamento sulla clausola medesima.
- Un quadro sulla situazione attuale della pirateria somala, inclusi gli aggiornamenti

concernenti le tendenze recenti di cattura e di rilascio, ed un elenco delle navi attualmente sotto sequestro, con il relativo periodo di cattura di ciascuna.

- Aggiornamenti su alcuni degli sviluppi in materia di protezione, sia in Europa che a livello internazionale.

La sentenza: The "TRITON LARK" - Rifiuto di eseguire gli ordini ricevuti per il rischio pirateria - CONWARTIME 1993

Può risultare di cruciale importanza - sia per un noleggiatore che per un armatore - stabilire i limiti del diritto, in capo a quest'ultimo, di rifiutare gli ordini del noleggiatore di navigare in una zona ad alto rischio di attacco da parte di pirati. Ugualmente importante per l'armatore è sapere fino a che punto potrebbe essere chiamato a giustificare successivamente la propria decisione di rifiutare tali ordini.

Queste tematiche sono state affrontate dalla High Court inglese in una interessante



sentenza emessa l'8 novembre 2011, applicabile a diverse clausole di frequente adozione nei contratti di noleggio a tempo ed a viaggio.

CONWARTIME - Ripartizione dei Rischi tra Armatore e Noleggiatore

La sentenza riguarda una catena di contratti di noleggio a tempo in cui era stata inserita la clausola CONWARTIME 1993.

Dopo aver incluso "atti di pirateria" nella definizione di "Rischi Guerra", la clausola (b) della CONWARTIME 1993 stabilisce che, senza la previa autorizzazione per iscritto da parte dell'armatore, gli ordini del noleggiatore non dovranno essere eseguiti laddove la nave potrebbe essere, o sarà probabilmente, esposta a tale tipo di rischio, la clausola statuendo quanto segue:

"The Vessel, unless the written consent of the Owners be first obtained, shall not be ordered to or required to continue to or through, any port, place, area or zone ...where it appears that the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, may be, or are likely to be, exposed to War Risks."

La clausola stabilisce, inoltre, che la nave potrà lasciare una zona che diventi pericolosa in questo senso, successivamente:

"Should the Vessel be within any such place as aforesaid, which only become dangerous, or is likely to be or to become dangerous, after her entry into it, she shall be at liberty to leave it."

Infine, la sub-clausola (8) chiarisce che qualunque cosa fatta, o non fatta, ai sensi delle sette sub-clausole precedenti non sarà considerata come una deviazione, ma come pienamente adempiente al charterparty:

"If in compliance with any of the provisions of sub clauses (2) to (7) of this Clause anything is done or not done, such shall not be deemed a deviation, but shall be considered as due fulfillment of this Charterparty."

Fatti

La "TRITON LARK", una portarinfuse Panamax bigata, era stata noleggiata e sub-noleggiata a tempo su formulari che contenevano la CONWARTIME 1993. In fondo alla catena contrattuale, vi era un contratto di noleggio a viaggio che conteneva la VOYWAR 1993, specificante le stesse clausole sopra menzionate.

Tramite la catena, sono stati trasmessi agli armatori ordini di impiego per il trasporto di un carico di idrossido di potassio da Amburgo alla Cina, attraverso il canale di Suez ed il Golfo di Aden.

Tuttavia, a parere del Comandante, la rotta attraverso il Canale di Suez avrebbe esposto la nave e l'equipaggio al pericolo reale e fisico di un attacco da parte di pirati.

Le preoccupazioni del Comandante a tal riguardo aumentarono a causa del fatto che, pochi giorni dinanzi, vi erano stati quattro attacchi del genere, uno di cui aveva portato alla cattura di una nave.

Ciononostante, i noleggiatori hanno insistito per procedere sulla rotta attraverso il Canale di Suez, facendo notare che la presenza navale nel Golfo fosse aumentata, e che la rotta sarebbe stata priva di pericoli in costanza di navigazione notturna attraverso il "sicuro canale del MSPA" (Maritime Security Patrol Area), notando, ancora, che nessuna nave fosse mai stata sequestrata di notte, e che il rischio di un attacco da parte di pirati sussistesse solo ad una velocità inferiore ai 20 nodi.

Gli armatori si dimostrarono disposti a navigare il Canale di Suez solo in presenza di cinque condizioni, che includevano la presenza a bordo di un secondo Comandante (a carico dei noleggiatori), ed il continuo pagamento del nolo durante l'intero periodo di un eventuale sequestro.

I noleggiatori, non disposti ad accettare tali due condizioni, hanno mantenuto la loro posizione e, dunque, che la nave dovesse seguire la rotta originariamente ordinata.

Gli armatori, invece, facendo notare che l'IMB (International Maritime Bureau) aveva da poco riportato la cattura di una rinfusiera ed un peschereccio, insistettero nell'intraprendere la rotta "sicura" attraverso il Capo di Buona Speranza, richiedendo ai noleggiatori ordini diversi da quelli sino ad allora da essi impartiti.

Tuttavia, i noleggiatori non fornirono ordini alternativi, e gli armatori ordinarono al Comandante di passare attraverso il Capo di Buona Speranza, asserendo nei confronti dei noleggiatori che fossero legittimati a farlo ai sensi della clausola CONWARTIME.



I costi addizionali, pari a US\$462,221.40, sono stati sostenuti dai noleggiatori, i quali hanno dedotto l'importo dal nolo. La disputa successiva è stata riferita ad un arbitrato a Londra.

La Decisione degli Arbitri

Nel successivo arbitrato a Londra, il collegio ha riconosciuto l'aumento del rischio di dirottamento da parte di pirati dopo la conclusione del contratto di noleggio nell'agosto del 2008, ed ha ritenuto legittima la decisione degli armatori di scegliere la rotta "senza rischio" attraverso il Capo di Buona Speranza, essendoci stato il timore di un attacco oggettivamente ragionevole sulla base delle informazioni disponibili.

Appello alla High Court

Dopo un appello proposto dai noleggiatori, la High Court è stata chiamata a decidere circa le seguenti questioni in merito alla clausola CONWARTIME del 1993:

1. Il significato delle parole "*may be, or are likely to be*".
2. Il significato di "*the reasonable judgment of the Owners*".
3. Se la clausola conferisse o meno una libertà di decisione in capo agli armatori e, in caso positivo, se questi fossero obbligati a condurre delle adeguate indagini prima di esercitarla.

Il Giudice (Mr Justice Teare) ha deciso quanto segue:

1. Il significato di "*may be, or are likely to be*"

Secondo il parere del Giudice, gli

arbitri avevano errato nell'interpretare la frase; egli ritenne che:

(a) La frase "*may be, or are likely to be, exposed to war risks*" esprimesse un singolo livello di possibilità e probabilità. La frase "*may be*" si sarebbe dovuta leggere come "*likely to be*", dal momento che la parola "*or*" era stata utilizzata nel senso di "*that is*". Le due frasi non esprimevano due differenti livelli di possibilità e probabilità; e nemmeno "*may be*" sembrerebbe fare riferimento al presente e "*likely to be*" al futuro (si vedano i paragrafi 38, 47 della sentenza).

(b) Di conseguenza, la clausola operava laddove il Comandante o l'armatore avessero giudicato in modo ragionevole che la nave fosse "*likely to be*" esposta a rischi guerra, inclusi gli atti di pirateria.

(c) Nel contesto, la frase "*likely to be*" necessitava la sussistenza di una reale probabilità che la nave avrebbe potuto essere esposta ad atti di pirateria. Nonostante "*a real likelihood*" includesse un evento che sarebbe stato più probabile che non che si verificasse, questo concetto potrebbe anche includere un evento che abbia scarse probabilità che avvenga (*Koufos v C Czarnikow Ltd* (The Heron II) [1969] 1 A.C 350).

(d) Gli arbitri costruirono la frase "*likely to be*" come connotante un rischio serio che la nave sarebbe stata esposta ad atti di pirateria, probabilmente sussistendo una lieve differenza tra un serio rischio ed una reale probabilità. Tuttavia, gli arbitri avevano compreso il significato di un serio rischio come il rischio che qualcosa di grave sarebbe accaduto, piuttosto che facendo riferimento alla

possibilità che il rischio si potesse materializzare. Nel considerare l'ipotesi del rischio che un atto di pirateria potesse verificarsi, piuttosto che il serio rischio che un atto di pirateria potesse accadere, gli arbitri hanno errato in diritto (paragrafi 41-46).

2. Circa la ragionevolezza del Giudizio dell'Armatore

A parere del Giudice, considerato che il collegio aveva erroneamente interpretato il concetto "*may be, or are likely to be, exposed to War Risks*", lo stesso avrebbe commesso un errore di diritto anche nel concludere che l'armatore avesse raggiunto un giudizio ragionevole ("*reasonable judgment*").

3. Sussisteva un dovere, in capo all'armatore, di condurre delle indagini ragionevoli prima di decidere se rifiutare o meno di procedere perché la nave, carico ecc. "*may be, or are likely to be, exposed to War Risks*"?

Il Giudice ha notato come gli arbitri non abbiano messo in discussione che l'armatore avesse condotto delle indagini considerate come "*reasonable enquiries*", e che la clausola richiedeva una decisione presa in buona fede sulla base di tali indagini; vale a dire, una decisione presa in modo oggettivamente ragionevole.

Se l'armatore non è riuscito a porre in essere tutte le adeguate ricerche prima di formare il proprio giudizio, questo non può essere giudicato non ragionevole in questo contesto, laddove infatti si sia trattato di un giudizio oggettivamente ragionevole (par. 55).



Tuttavia, il livello delle indagini necessarie dipendeva dalle parole “*may be, or are likely to be, exposed to War Risks*” e, dal momento che gli arbitri avevano errato circa il test di pericolosità relativo, altrettanto errata doveva ritenersi la loro conclusione che gli armatori avessero condotto delle indagini sufficienti.

Di conseguenza, il Giudice ha indicato che il caso sarebbe dovuto tornare davanti al collegio arbitrale per una decisione in base ai test di pericolosità come da egli stesso stabiliti.

Infine, quanto alla critica del noleggiatore sul livello delle indagini svolte dall'armatore, il Giudice ha chiarito che non vi fosse necessità di rinvenire nel contratto un accordo implicito tra le parti (*“implied term”*) su come questa discrezione o potere dovessero essere esercitati, dal momento che la clausola recitava espressamente che il giudizio degli armatori dovesse essere ragionevole.

4. Deviazione

Il noleggiatore argomentò che il passaggio attorno al Capo costituì una deviazione. Tuttavia, tale tesi fu rigettata dal Giudice, in quanto, ai sensi della sub-clausola 8 come sopra citata, qualsiasi cosa posta in essere in conformità alla clausola 2, non sarebbe stata suscettibile di essere definita come tale.

Il rifiuto dell'armatore di seguire gli ordini del noleggiatore di procedere da Gibilterra al Canale di Suez ricadeva in conformità con la sub-clausola 2. Inoltre, la decisione di procedere verso la Cina attraverso il Capo costituiva l'attuazione del dovere dell'armatore di proseguire il viaggio con la dovuta rapidità.

Commento

Prima della sentenza della “TRITON LARK”, non era mai stata emessa alcuna decisione inerente il livello di rischio che il Comandante e/o gli armatori dovrebbero valutare ai sensi della frase in questione al fine di essere legittimati a rifiutare gli ordini ricevuti. Altrettanto incerta, risultava la natura dell'onere gravante sull'armatore di indagare circa il livello di rischio prima, eventualmente, di potersi avvalere della clausola per rifiutare gli ordini dei noleggiatori.

La decisione è applicabile a quattro clausole di frequente adozione nei contratti di noleggio: la CONWARTIME 1993 e la CONWARTIME 2004 nei contratti di noleggio a tempo; e la VOYWAR 1993 e la VOYWAR 2004 nei contratti a viaggio.

In sintesi, laddove gli armatori desiderino rigettare gli ordini dei noleggiatori a causa dei rischi di pirateria in virtù del CONWARTIME 1993 (o clausole simili), questi debbono conformarsi ai seguenti requisiti:

1. Gli armatori debbono valutare che sussista una reale probabilità, nel senso di un reale pericolo, che la nave, carico, equipaggio o altre persone a bordo possano essere esposti ad atti di pirateria.
2. Gli armatori debbono valutare se sussista una reale probabilità, intesa come reale pericolo, che gli atti di pirateria possano causare danni alla nave, carico, equipaggio o ad altre persone a bordo. Il test di pericolosità sarebbe da ritenersi soddisfatto

laddove il pericolo minacciato corrisponda ad un pericolo serio o importante.

3. I giudizi degli armatori debbono essere disposti in buona fede, e debbono essere oggettivamente ragionevoli. Al fine di assicurare che i giudizi siano oggettivamente ragionevoli, sarebbe consigliabile che gli armatori conducessero tutte le indagini necessarie.

Pirateria Somala - la situazione corrente

Dalla metà dell'anno in corso, gli armatori hanno fatto progressi significativi nella lotta contro la pirateria. Pure tenendo conto della stagione dei monsoni, il trend recente contrasta con i primi sei mesi di quest'anno.

Di fatto, nonostante l'alto numero di attacchi registrato negli ultimi mesi, il numero di sequestri è fortunatamente sceso, grazie a maggiori precauzioni ed addestramenti nei confronti dell'equipaggio stesso, quale ad esempio l'immediato ritiro nella cittadella (come accaduto per la Montecristo) e maggiori protezioni a bordo da parte delle forze militari e di guardie armate private.

Negli ultimi quattro mesi, sette navi sono state rilasciate, mentre, nel medesimo periodo, nonostante numerosi attacchi, solo due navi mercantili sono state sequestrate.

La prima, la FAIRCHEM BOGEY, una petroliera handysize che navigava in ballast, è stata sequestrata il 20 agosto scorso, addirittura all'ancoraggio di Salalah, spesso usato come porto di rifugio di navi rilasciate.



La seconda, una piccola petroliera - la LIQUID VELVET - è stata sequestrata il 31 ottobre scorso nel Golfo di Aden, al lato ovest del IRTC (Internationally Recommended Transit Corridor), il corridoio di sicurezza che si estende dal Golfo di Aden verso il bacino somalo e il Corno d'Africa, con protezione militare coordinato da EU NAVFOR (Task Force 465), NATO (Task Force 508) e Combined Maritime Force (Task Force 151). Sembra che i pirati siano riusciti a penetrare la cittadella nella quale l'equipaggio si era chiuso.

Entrambi questi sequestri, ed altri attacchi registrati nel medesimo periodo, rispecchiano la strategia di attacco a sorpresa da parte dei pirati, che spesso sembrano attaccare nel momento e nel posto meno aspettati, ed il costante cambiamento dei metodi utilizzati.

Di fatto, il giorno stesso del sequestro della LIQUID VELVET (il 31 ottobre 2011), una nave madre è stata avvistata in una posizione molto a nord, nel mare d'Arabia vicino al largo dell'Oman. La notte dello stesso giorno, una petroliera è stata attaccata addirittura di notte (alle 00:50 UTC il 1 novembre) a circa 407 miglia a sud est di Dar Es Salaam, quando fortunatamente l'attacco è stato respinto dopo 30 minuti di resistenza armata da parte di un VPD (Vessel Protection Detachment) sulla nave.

Al momento della redazione di questo aggiornamento, rimangono, purtroppo, ancora sotto sequestro otto navi mercantili (si veda la lista sotto specificata) ed almeno diciannove altre piccole imbarcazioni (pescherecci, yacht ecc.), con un totale di oltre 450 marinai presi in ostaggio.

Durante il 2011, sono state sequestrate 24 navi, contro le 35 dell'anno passato. Nel periodo compreso tra Gennaio e Settembre 2011, il Piracy Reporting Centre (PRC) dell'International Maritime Bureau (IMB) ha ricevuto segnalazioni per un totale di 199 incidenti attribuibili ai Pirati Somali. Più di 399 marinai sono stati presi in ostaggio, sei sequestrati, tre feriti ed otto uccisi.

L'adozione di migliori misure di sicurezza ha comportato più attacchi da parte dei pirati che hanno continuato a coprire una area d'azione sempre piuttosto vasta, andando ben oltre il Golfo di Aden e la parte sud del Mar Rosso verso lo Yemen, Oman, Mare D'Arabia, Kenya, Tanzania, Seychelles, Madagascar, Mozambico, Oceano Indiano, ad Ovest della costa dell'India e la costa ad ovest delle Maldive.

Nei primi 9 mesi di quest'anno, sono stati registrati 131 attacchi lungo le coste a sud ed est della Somalia e del Mare D'Arabia, mentre sono stati riportati ulteriori 32 attacchi nel Golfo di Aden e 36 attacchi nella parte a Sud del Mar Rosso.

Per il futuro, visto che probabilmente, per un certo periodo, meno attacchi avranno successo, si possono prevedere, potenzialmente, fra l'altro:

- Attacchi sempre più frequenti, con un cambiamento continuo di strategia e di metodologia di attacco, sempre con la speranza di prendere qualche nave alla sprovvista.
- Attacchi più audaci - in realtà, i pirati non sono spaventati dalla possibilità di essere arrestati,

considerato che anche le prigioni sono più confortevoli di dove sono soliti vivere (e, anche se sono sicuramente intimiditi dalla presenza di guardie armate, molti fra di loro sono disposti a lottare fino alla fine, avendo come motto 'do or die').

- Periodi di sequestro (già in crescita da diversi anni) più lunghi, al fine di ottenere riscatti più alti per compensare i più numerosi attacchi sferrati senza successo, ed il calo del numero di navi sequestrate.
- Come conseguenza di quest'ultimo, riscatti più alti (già la tendenza negli ultimi anni).
- Più alto rischio che membri dell'equipaggio siano portati a terra - come è già successo in via eccezionale con la ASPHALT VENTURE e la LEOPARD - durante il sequestro e pure dopo il pagamento di un riscatto. Tale fenomeno potrebbe continuare a crescere proprio come vendetta per l'uccisione e la lesione di pirati durante gli attacchi da parte delle forze militari.

Da temere, invece, il trattamento dell'equipaggio di una nave che dovesse essere eventualmente presa dopo una lunga e sanguinosa sparatoria con le guardie armate a bordo.

Navi ancora sotto sequestro:

Iceberg 1: nave ro-ro battente bandiera Panamense con un carico di attrezzi meccanici, sequestrata il 29 Marzo 2010 nel Golfo di Aden con 24 membri dell'equipaggio a bordo a 10 miglia dal Golfo di Aden. 609 giorni di sequestro.



Olip G: nave mercantile della portata lorda di 6,406 tonnellate, costruita nel 1988 e battente bandiera Maltese, sequestrata l'8 Settembre 2010 nel Golfo di Aden con 18 membri dell'equipaggio a bordo. 446 giorni di sequestro.

Albedo: portacontainer della portata lorda di 15,562 tonnellate, con carico di vari container, battente bandiera Malaysiana sequestrata mentre si dirigeva dagli Emirati Arabi Uniti verso Mombasa il 26 Novembre 2010, a 900 miglia dalla Somalia con 23 membri dell'equipaggio a bordo. 367 giorni di sequestro.

Orna: rinfusiera battente bandiera Panamense con un carico di carbone, sequestrata il 20 Dicembre 2010 a 400 miglia a est delle Seychelles, con 19 membri dell'equipaggio a bordo. 343 giorni di sequestro.

Savina Caylyn: petroliera aframax battente bandiera Italiana con un carico di petrolio greggio diretto verso la Malesia, sequestrata l'8 Febbraio 2011 a largo della costa Somala con 22 membri dell'equipaggio a bordo. 293 giorni di sequestro.

Gemini: petroliera della portata lorda di 29,870 tonnellate battente bandiera Singaporeana che andava dalla Malesia a Mombasa, sequestrata il 30 Aprile 2011 a largo della Tanzania con 24 membri dell'equipaggio a bordo. 207 giorni di sequestro.

Fairchem Bogey: petroliera handysize battente bandiera delle Marshall Islands sequestrata il 20 Agosto 2011 nel Golfo di Oman con 21 membri dell'equipaggio a bordo. 100 giorni di sequestro.

Liquid Velvet: petroliera della portata lorda di 11,559 tonnellate battente bandiera Marshall Islands sequestrata il 31 Ottobre 2011 nel Golfo di Aden con 22 persone a bordo. 28 giorni di sequestro.

Navi rilasciate negli ultimi quattro mesi:

Polar: la portarinfuse panamax battente bandiera Panamense, sequestrata il 30 Ottobre 2010 a largo dell'Isola di Socotra, è stata rilasciata dai pirati il 26 Agosto 2011, dopo 300 giorni di sequestro.

MSC Panama: la portacontainer della portata lorda di 26,288 tonnellate battente bandiera della Liberia, sequestrata il 10 Dicembre 2010 a largo della Tanzania, è stata rilasciata il 6 Settembre 2011, dopo 270 giorni di sequestro.

Hoang Son Sun: la portarinfuse della portata lorda di 22,835 tonnellate battente bandiera Mongola, sequestrata dai pirati il 20 gennaio 2011 a largo dell'Oman, con un equipaggio di 24 persone, è stata rilasciata il 16 Settembre 2011, dopo 239 giorni di sequestro.

M/V Dover: la portarinfuse della portata lorda di 37,951 tonnellate battente bandiera Panamense, sequestrata il 28 febbraio 2011 a largo del Mar D'Arabia, è stata rilasciata il 30 Settembre 2011, dopo 214 giorni di sequestro.

Eagle: la rinfusiera panamax battente bandiera Cipriota, sequestrata il 17 Gennaio 2011 nel Golfo di Aden, è stata rilasciata alla fine del mese di Settembre 2011, dopo 254 giorni di sequestro.

Blida: la portarinfuse della portata lorda di 20,586 tonnellate battente bandiera Algerina sequestrata il 1 Gennaio 2011 lungo la costa Somala con 27 membri dell'equipaggio a bordo, è stata rilasciata il 3 Novembre 2011, dopo 306 giorni di sequestro.

Rosalia D'Amato: la portarinfuse panamax battente bandiera Italiana con un carico di soya bean meal destinato in Iran, sequestrata il 21 Aprile 2011 al largo della costa dell'Oman con 21 membri dell'equipaggio a bordo, è stata rilasciata il 25 Novembre 2011, dopo 218 giorni di sequestro.

La posizione Italiana ed il recente sequestro della nave Montecristo

Un altro caso di pirateria si è verificato recentemente a discapito di una nave Italiana, la Montecristo, di proprietà del Gruppo D'Alesio di Livorno, assistiti da HFW sia durante che dopo l'attacco.

La puntuale liberazione della Montecristo ha dimostrato la potenziale efficacia della cittadella, nella quale l'intero equipaggio e tre guardie non armate si erano rinchiusi. La liberazione della nave è avvenuta a seguito di un blitz repentino concluso dalle forze inglesi ed americane, dopo che l'equipaggio aveva segnalato tramite un messaggio in una bottiglia che si trovava al sicuro all'interno della cittadella, e non avrebbero pertanto corso alcun rischio durante un eventuale blitz.

L'episodio, che ha avuto risonanza a livello mondiale, ha alimentato ancor di più una riflessione sulla sicurezza dei mercantili italiani in transito nelle aree a rischio pirateria. Poco dopo, nell'Ottobre scorso, venne firmato



un Protocollo d'Intesa tra il Ministero della difesa e Confitarma per l'impiego a bordo del Nucleo Militare di Protezione con base a Gibuti.

L'imbarco e lo sbarco dei nuclei militari di protezione dovrebbe avvenire prevalentemente a Gibuti, ovvero nei porti delle aree di rischio ritenuti più opportuni in base a valutazioni di ordine tecnico tra quelli elencati nell'Addendum allegato alla Convenzione. Purtroppo, tuttavia, è stato registrato qualche problema per l'attuazione delle previsioni ivi contenute, ed in particolar modo sono state ravvisate delle difficoltà nell'imbarcare e sbarcare delle guardie armate nei porti preferiti dall'armatore, per cui spesso le guardie debbono essere trasferite da una nave ad un'altra, in acque internazionali.

La posizione della Danimarca e dell'Olanda

Come riportato recentemente dalla stampa, gli armatori Danesi hanno richiesto che l'Unione Europea prenda misure concrete ed adotti un ruolo più attivo nel combattere la pirateria. Come sta accadendo nella maggior parte dei paesi europei, anche molti degli armatori Danesi si stanno attrezzando con l'impiego di guardie armate a bordo delle loro navi pur non volendo considerare la loro presenza come il solo possibile deterrente, e contestando il fatto che l'UE non abbia un ruolo adeguatamente attivo nel contrastare il problema.

Il Governo Danese ha stabilito regole e linee guida circa le licenze che gli armatori debbano ottenere prima che guardie armate private possano essere assunte a bordo. Tuttavia,

nonostante gli armatori Danesi siano riusciti ad avere l'approvazione dal governo per le guardie armate, la loro associazione di categoria vorrebbe che l'UE avesse un ruolo più concreto anche nel rafforzare la presenza di forze navali nel Golfo di Aden.

L'Olanda, al contrario, sta adottando una posizione del tutto diversa. Il Governo ha infatti promosso l'uso di personale militare piuttosto che proveniente dal settore privato, con la costernazione di armatori e sindacati tanto che nel paese si è formato un comitato che sta spingendo per attuare modifiche legislative al fine di poter provvedere alla sicurezza sulle navi al pari dei loro concorrenti Europei.

La posizione dell'Inghilterra

Anche l'Inghilterra ha da poco preso una ferma decisione quanto alla presenza di guardie armate a bordo: il primo ministro inglese David Cameron ha infatti annunciato che al fine di proteggere le navi battenti bandiera Inglese, queste avranno la possibilità di avvalersi di guardie armate a protezione dell'imbarcazione, giudicando questo come un'importante passo in avanti nella lotta contro la pirateria, considerata dal primo ministro Inglese un vero insulto, richiamando il resto del mondo ad unirsi contro i pirati con molto più vigore.

Molte delle navi battenti bandiera inglese si crede che già abbiano a bordo guardie armate, considerata la lacuna legislativa che predominava sino ad ora in materia. La protezione verrà garantita a quelle navi che trasportano merci o passeggeri e che navigano nel Corno d'Africa, nel Golfo di Aden al largo delle

coste somale, nel Mare d'Arabia e nell'Oceano indiano.

La decisione è stata accolta in modo molto positivo, in quanto la proposta si attendeva da tempo e con conseguenze che si stima faranno risparmiare all'industria marittima e assicurativa milioni di sterline.

Il Commodore Angus Menzies, membro della Honorable Company of Master Mariners, ha commentato la notizia, specificando che tutto questo non fa altro che spostare il problema altrove; i pirati si muovono infatti sempre più lontano, come già stanno facendo nell'Oceano Indiano, in modo tale da aggirare i controlli ed ancora, lo preoccupa che la reazione alle guardie da parte dei pirati possa essere più violenta del previsto.

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

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

© 2011 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