

L'ATTIVITÀ PREORDINATA AL RILASCIO DELLA SPEDIZIONE CATTURATA: ASPETTI ORGANIZZATIVI, GESTIONALI ED OPERATIVI

SOMMARIO

LA FINALITÀ PERSEGUITA DALLA PIRATERIA SOMALA CON LA CATTURA DELLA NAVE. MODALITÀ E TEMPI DELLA COMUNICAZIONE DI QUEST'ULTIMA. IL COINVOLGIMENTO DEGLI ALTRI "INTERESSI" PARTECIPANTI ALLA SPEDIZIONE E DEI RELATIVI ASSICURATORI.

LA COSTITUZIONE DEL "CRISIS MANAGEMENT TEAM" PER LA GESTIONE DELLE TRATTATIVE CON I PIRATI E DELL'INFORMATIVA IN SENO AGLI "INTERESSI" COINVOLTI ED IL COORDINAMENTO FRA QUESTI ULTIMI. CRITERI PER LA SUA COMPOSIZIONE, PER LA RIPARTIZIONE DELLE COMPETENZE FRA I PARTECIPANTI E PER L'ATTRIBUZIONE DEI POTERI DECISIONALI NELL'AMBITO DELLO STESSO. IL PARTICOLARE RUOLO DEL "K&R SPECIALIST".

LA NOMINA DEL "A.G. ADJUSTER" IN VISTA DELL'ASSUNZIONE DI PROVVEDIMENTI PER LA SALVEZZA DELLA SPEDIZIONE E L'EVENTUALE PREDISPOSIZIONE DI UN "G.A. INTERIM ADJUSTMENT".

LE TRATTATIVE PER IL RISCATTO: CANALI, TECNICHE E TEMPI. L'ASSISTENZA AL BORDO E LA GESTIONE DELLE PROBLEMATICHE CONNESSE ALLA CONSERVAZIONE DEL CARICO. LA FORMALIZZAZIONE DELLE INTESE RAGGIUNTE.

IL PAGAMENTO DEL RISCATTO: LA COSTITUZIONE DELLA PROVVISTA E LA SUA CONVERSIONE IN BANCONOTE, LA SEDE DELLA CONSEGNA DELLA SOMMA AI PIRATI E LE RELATIVE MODALITÀ.

IL RILASCIO DELLA SPEDIZIONE CATTURATA: MODALITÀ E TEMPI. LA RIASSUNZIONE E CONCLUSIONE DEL VIAGGIO INTERROTTO: LA POSSIBILE INSUFFICIENZA DEL COMBUSTIBILE E DELLE PROVVISTE RESIDUATI E LE EVENTUALI *DEVIATIONS* NECESSITATE DALLE CONDIZIONI DELL'EQUIPAGGIO E/O DALLO STATO DEL CARICO.

IL "G.A. FINAL ADJUSTMENT" E L'AMMISSIBILITÀ A CONTRIBUZIONE DI EVENTUALI "EXPENDITURES" RICONDUCIBILI A VICENDE ANOMALE DEL PAGAMENTO DEL RISCATTO.

* * *

Elemento, che caratterizza la pirateria attualmente praticata nel Golfo di Aden e presso le coste del Corno d'Africa e che la differenzia da quella "moderna" nata nel XVII secolo nei mari delle Antille e da lì diffusasi in tutti i continenti- è la diversa finalità perseguita con la cattura della nave dai gruppi che la esercitano.

Mentre nella pirateria tradizionale la cattura della nave era preordinata all'impossessamento del carico -per i suoi commercio o consumo- e talvolta della nave stessa ai fini di un suo utilizzo -per il compimento di ulteriori imprese- cui solo eccezionalmente -in presenza a bordo di passeggeri di rango- si accompagnava il sequestro di persone a scopo di estorsione, nella pirateria di cui trattasi la cattura della

nave ha finalità soltanto estorsive, essendo volta unicamente al conseguimento di un corrispettivo in danaro per il rilascio della nave e del suo eventuale carico.

La conseguenza di un atto di pirateria consumato nelle citate aree geografiche è, pertanto, non la *perdita* totale *economica* (ed eventualmente in parte anche *fisica*) dei beni componenti la *spedizione marittima* assalita, ma un *esborso*, che costituisce il corrispettivo del rilascio della nave e del suo carico e la cui entità è il risultato di una *trattativa* condotta dall'*Armatore* con gli autori dell'atto, unico strumento nella disponibilità dei partecipanti a tale spedizione per "*salvare*" quest'ultima fronte al fallimento delle iniziative assunte dal Comando nave e/o dalle unità della cooperazione militare internazionale per prevenire e/o contrastare detti atti.

L'attività, comportata dagli atti di pirateria di cui trattasi, si identifica, dunque, con tale trattativa e si esaurisce in essa nonché nell'esecuzione delle intese raggiunte per effetto della medesima.

Ciò premesso, prendendo spunto da alcuni casi di atti di pirateria perpetrati fra il novembre 2007 ed il novembre 2009 nel Golfo di Aden e in prossimità delle Seychelles in danno anche di interessi (nave o carico) assicurati dal mercato italiano, cercherò di fornire una sommaria descrizione della summenzionata attività.

La prima iniziativa, che i pirati somali assumono non appena abbordata con successo una nave è ovviamente quella di renderne subito edotto l'*Armatore* o il *management* tramite, di regola, il comandante, cui viene allo scopo consentito di utilizzare l'apparato telefonico satellitare di bordo (il che rende superflua la segnalazione da parte dell'equipaggio dell'avvenuta cattura della nave mediante lo *Ship Security Alert System* normalmente in dotazione della stessa).

L'intervenuta cattura della spedizione viene, quindi, comunicata agli *Assicuratori corpo e macchine della nave* e ai/l *Caricatori/e* affinché ne informi/no a propria volta gli *Assicuratori del carico*.

All'avviso del sinistro fa seguito da parte dei summenzionati Assicuratori una prima stima del valore dei vari interessi partecipanti alla spedizione preordinata alla valutazione della possibile entità -in termini percentuali- della contribuzione del proprio assicurato nell'*avaria comune* costituita dalla spesa complessiva da sostenersi per conseguire il rilascio della spedizione. Tale valutazione rileva non solo ai fini della determinazione dell'eventuali *riserve tecniche*, ma -laddove la nave trasporti un unico carico- anche e soprattutto ai fini della decisione da parte dell'*Assicuratore* di quest'ultimo se ed in qual misura interferire nell'attività che verrà spiegata dall'*Armatore* e/o dagli *Assicuratori corpo e macchine* per riconseguire la disponibilità della nave con il suo carico indenni.

A differenza dell'Armatore della nave, il *Caricatore* non assume alcuna iniziativa né svolge alcun ruolo nella vicenda, lasciando all'Assicuratore del carico di tenere i rapporti con gli interessi nave e di gestire il sinistro.

Nell'attesa del primo contatto con i pirati e della relativa richiesta di riscatto, l'Armatore -o, più sovente, il *management* della nave- individuano nel loro interno la persona che dovrà trattare con i pirati e stipulano -direttamente o per il tramite dell'Assicuratore *corpo e macchine*- un apposito contratto con una società di consulenza in materia di "*K(idnapping) & R(ansom)*".

La persona prescelta per interloquire con i pirati deve avere un'adeguata conoscenza della lingua inglese, che è quella utilizzata dai pirati, nonché un'elevata capacità di controllo della propria emotività. Deve, inoltre, trattarsi di persona priva di poteri decisionali in seno all'impresa affinché la stessa non possa essere costretta a prendere posizione in ordine alle pretese dei pirati senza aver previamente riferito a terzi ed aver ricevuto le relative istruzioni.

La società di consulenza fornisce, invece, un "*K&R Specialist*" il cui compito è quello di assistere tale persona nello svolgimento del ruolo assegnatole e l'Armatore nell'assunzione delle decisioni richieste dagli sviluppi della situazione. Il costo del servizio, che si protrae per tutto il tempo di detenzione della nave, è di circa £ 1.750,00 al giorno oltre al rimborso spese.

I "*K&R Specialists*" sono professionisti provenienti dall'ambiente militare e/o da quello dell'*intelligence* anglosassoni, che -prima di estendere i propri servizi al settore della pirateria- hanno maturato una grande esperienza in materia di sequestri di persona e di estorsioni.

Tali due figure concorrono -unitamente al *Designated Person Ashore*¹ della nave e ad un fiduciario dell'Armatore effettivo- a comporre il "*Crisis Management Team*", struttura che viene istituita presso l'Armatore o il *management* con la funzione di gestire le trattative con i pirati, tenere -laddove consentito da costoro- i contatti con l'equipaggio della nave sequestrata e relazionare sulla situazione gli altri interessati nella spedizione. Oltre a detti soggetti alle riunioni e decisioni di questa struttura talvolta partecipano anche tecnici, legali e/o rappresentanti dell'Assicuratore *corpo e macchine*, allorquando gli argomenti trattati ne rendano opportuna la presenza.

Non consta, per contro, allo scrivente l'intervento di rappresentanti del *P&I Club* della nave, il quale non si ritiene coinvolto nella vicenda ancorché assicuratore quantomeno della "*rc datoriale*" dell'Armatore nei confronti dell'equipaggio.

¹ Figura prevista dall'art. 4 dell'*International Safety Management (ISM) Code* ai sensi del quale: «*To ensure the safe operation of each ship and to provide a link between the Company and those on board, every Company, as appropriate, should designate a person or persons ashore having direct access to the highest level of management. The responsibility and authority of the designated person or persons should include monitoring the safety and pollution-prevention aspects of the operation of each ship and ensuring that adequate resources and shore-based support are applied, as required.*»

Ove l'intero carico appartenga ad un solo soggetto ed il suo valore sia pari quello della nave o addirittura lo ecceda, il "*Crisis Management Team*" può cooptare fra i propri componenti anche un rappresentante dell'*Assicuratore del carico*.

Ulteriore iniziativa normalmente assunta nella situazione *dall'Armatore* è la nomina di un *G.A. Adjuster*, cui verrà demandata dai partecipanti alla spedizione -attraverso la sottoscrizione del relativo "*Average Bond*" una volta pervenuta quest'ultima a destino- la redazione del *regolamento contributorio* relativo alle spese sostenute per la liberazione -e, dunque, la salvezza- della nave e del suo carico. In alcuni casi la precaria situazione finanziaria dell'*Armatore* o la rilevante entità delle anticipazioni necessarie per conseguire la liberazione della spedizione ha imposto un'irrituale predisposizione da parte dell'*Adjuster* di un "*Interim G.A. Adjustment*" volto a consentire agli Assicuratori della nave e/o del carico di porre mediante una contribuzione in acconto -da essi direttamente effettuata in via provvisoria, salvo conguaglio e contro adeguata garanzia- l'*Armatore* nella disponibilità delle risorse necessarie per conseguire il rilascio dei beni catturati. L'irritualità della procedura consegue alla circostanza che in tale ipotesi la contribuzione precede l'"*expenditure*" costituente l'*atto di avaria comune*, fonte dell'obbligazione contributoria.

L'avvio delle trattative da parte del gruppo di pirati, che ha effettuato l'abbordaggio, con l'*Armatore* o il "*management*" avviene -una volta trasferita la nave nel previsto luogo di ancoraggio in prossimità della costa somala e sovente di altre navi nella medesima situazione- attraverso un "*negotiator*", il quale è un locale -non facente, peraltro, necessariamente parte del gruppo- con una buona conoscenza della lingua inglese (vi sono, infatti, importanti comunità somale in Nord America). I contatti fra il "*negotiator*" e l'*Armatore* o il "*management*" avvengono normalmente mediante l'impianto radiotelefonico satellitare della nave catturata e talvolta più "*negotiators*" si succedono -anche per ragioni "tattiche"- nella conduzione delle trattative. I contatti avvengono di regola su iniziativa del "*negotiator*" e fra una conversazione e quella successiva può intercorrere anche qualche giorno o, addirittura, qualche settimana.

In questa fase il "*K&R Specialist*" ascolta (senza, peraltro, mai intervenire direttamente) tutte le conversazioni fra la persona di cui sopra ed i pirati, che vengono registrate, per analizzare, valutare ed interpretare i comportamenti e le richieste di questi ultimi al fine di fornire tutte le indicazioni necessarie per una appropriata gestione delle trattative. Per agevolare la persona deputata ai contatti con i pirati egli predispone quotidianamente -prima di ogni previsto contatto- una sorta di canovaccio ("*script*") contenente i messaggi, che egli ritiene opportuno siano veicolati alla controparte, e dei suggerimenti circa come replicare a possibili minacce, intimidazioni o richieste dell'interlocutore. Durante le trattative il ricorso da parte dei pirati a minacce -specie in danno dell'equipaggio oltre che della nave e/o del suo carico- è, infatti, frequente e talvolta sono state anche accompagnate dall'invio di fotografie attestanti l'assunzione di iniziative suscettibili di danneggiare il carico (ad esempio, apertura delle boccaporte delle stive con conseguente esposizione agli

effetti degli agenti atmosferici della merce) o l'avvenuto schieramento in coperta di membri dell'equipaggio con armi da fuoco automatiche puntate verso di essi.

Nei casi, che hanno visto coinvolto a vario titolo il mercato italiano, la durata minima di tali trattative è stata di 33 giorni, mentre quella massima di 120 giorni: la media è stata 67 giorni.

Qualora la merce trasportata richieda per sue natura o caratteristiche l'adozione di particolari controlli, accorgimenti o misure per la sua buona conservazione nelle more delle trattative è abituale la nomina da parte dell'*Assicuratore* del carico di un tecnico merceologico, il quale durante il corrispondente periodo di tempo fornisca all'equipaggio - per il tramite "*Crisis Management Team*"- le opportune informazioni e istruzioni. Normalmente i pirati consentono la comunicazione di tali informazioni ed istruzioni all'equipaggio direttamente o tramite il "*negotiator*".

Conclusesi le trattative con l'individuazione di una somma di compromesso ritenuta accettabile da entrambe le parti, l'accordo così raggiunto con il "*negotiator*" viene talvolta anche confermato dal capo dei pirati con un messaggio di posta elettronica all'*Armatore* o al "*management*" della nave, alla cui ricezione fa seguito la predisposizione da parte di quest'ultimo di quanto necessario per la materiale esecuzione del pagamento tramite personale e mezzi forniti -in forza di un ulteriore e diverso contratto- dalla citata società di consulenza "*K&R*". In un recente caso le intese raggiunte sono state dalle parti addirittura consacrate in un documento sottoscritto dal comandante della nave e dal capo del gruppo dei pirati autori della cattura.

Nei casi di cui sono a conoscenza il pagamento del riscatto è stato effettuato mediante banconote -e, segnatamente, dollari USA- prelevate da un conto corrente bancario intrattenuto da un studio legale presso un istituto di credito in Dubai, sul quale era stata fatta trasferire dall'*Armatore* o dal management della nave la relativa provvista.

Una volta come sopra prelevata, la somma costituente il primo dei vari riscatti pagati (ricompresa fra US\$ 2.000.000 e US\$ 2.750.00 con un minimo di US\$ 1.100.000) è stata assicurata con un premio *ad valorem* del 4.5% contro i rischi del suo trasporto e quindi trasferita con un volo privato da due incaricati della predetta società di consulenza al porto di Mombasa dove è stata imbarcata su un rimorchiatore per la sua consegna ai pirati a bordo della nave catturata.

Tale modalità di consegna non è più stata adottata nei successivi casi in quanto troppo rischiosa e soprattutto costosa, richiedendo, fra l'altro, la presenza a bordo di un medico con la relativa dotazione e di una scorta armata composta da sei elementi.

Essi pure sempre assicurati con un premio variante fra il 4% ed il 4,5%, i restanti riscatti sono stati, infatti, trasferiti con lo stesso mezzo e con le stesse cautele all'aeroporto di

Djibouti, dove -introdotti in un contenitore stagno ed avente un colore ad alta visibilità- sono stati trasbordati su un piccolo aereo munito di una botola per consentire il lancio del predetto contenitore sulla coperta della nave o in prossimità di quest'ultima.

Il giorno e l'ora del lancio sono previamente concordati fra le parti e la relativa operazione è preceduta da una serie di intese fra il pilota dell'aereo ed i pirati volte ad evitare errori nell'individuazione della nave destinataria della stessa o impedire l'appropriazione del contenitore -una volta caduto in mare- da parte di bande rivali.

Mentre durante il tempo delle trattative la nave è presidiata nelle parti, che ne assicurano il controllo (plancia, sala radio e macchina), da alcuni soltanto (dieci/dodici elementi) dei pirati facenti parte del gruppo, autore della sua cattura, i quali si alternano nel relativo servizio normalmente, alla data prevista per il pagamento del riscatto tutti i componenti del gruppo salgono a bordo della nave per attendere ivi la consegna della somma, che -una volta controllata nel suo ammontare- viene quindi ripartita fra essi.

Conclusasi la distribuzione i pirati abbandonano la nave, recando ognuno con sé la parte del riscatto conseguita.

A partire da tale momento la nave è in grado di riassumere il proprio viaggio verso il porto di sua originaria destinazione con un eventuale scalo in un porto intermedio per la sostituzione dell'equipaggio, ove ritenuta opportuna fronte allo stato di tensione e paura in cui i suoi componenti hanno vissuto durante la detenzione della nave da parte dei pirati.

Ciò beninteso sempre che il ritardo nell'esecuzione del viaggio e/o le condizioni, in cui il carico è stato tenuto nel tempo intercorso fra la cattura ed il rilascio della nave, non ne impongano lo sbarco in un porto diverso ed eventualmente più prossimo.

Un problema, che l'Armatore può trovarsi a dover fronteggiare nell'imminenza del rilascio della nave ed ai fini della prosecuzione del viaggio, è l'insufficienza del *diesel oil* e/o del *bunker* al momento residuati a bordo a seguito del consumo fattone dalla nave durante la sosta o dell'avvenuto prelievo di loro quantitativi da parte dei pirati per uso proprio o per il rifornimento di altre navi nel frattempo rilasciate.

Al problema costituito dall'insufficienza del combustibile normalmente si aggiunge anche quello rappresentato dall'avvenuto esaurimento delle provviste alimentari imputabile -oltre che al decorso del tempo- al fatto del loro consumo anche da parte dei componenti dei presidi armati alternatisi a bordo della nave durante la sua detenzione.

Entrambi tali problemi sono, peraltro, normalmente risolti dallo stesso gruppo autore della cattura, il quale -una volta raggiunto l'accordo sul riscatto- si fa carico dei necessari rifornimenti, prelevando quanto occorrente dalle altre navi da esso ancora detenute od acquistandolo a terra o presso altri gruppi di pirati.

Non comportante sino allo scorso anno particolari difficoltà di ordine pratico, il pagamento del riscatto si è rivelato negli ultimi tempi decisamente difficoltoso nella fase terminale della relativa operazione a cagione degli ostacoli a questa frapposti da parte della Repubblica di Djibouti all'utilizzo del locale aeroporto -sito in posizione ottimale per questo tipo di operazioni- e dell'Emirato di Dubai per ragioni di natura politica e/o per finalità di contrasto del terrorismo internazionale.

Nell'ultimo dei casi a mia conoscenza, l'Autorità aeronautica di Djibouti ha, infatti, negato l'autorizzazione ad un piano di volo per l'"*air drop*" di un riscatto destinato a pirati somali, mentre a distanza di pochi giorni l'Autorità doganale di Dubai ha addirittura sequestrato l'intera somma contante costituente il riscatto stesso, assoggettando, per di più, a misure restrittive (ritiro del passaporto con conseguente obbligo di permanenza nell'Emirato) le due persone di nazionalità britannica, che ne eseguivano il suo materiale trasferimento per conto della società di consulenza incaricata dall'*Armatore* della relativa operazione.

Anche se l'avvenuto sequestro della somma è stato fatto prontamente oggetto di indennizzo da parte degli assicuratori del suo trasferimento, tali vicende hanno cagionato un rilevante aumento dei costi per il rilascio della spedizione, imponendo la ricostituzione della provvista, l'utilizzo di aeroporti ubicati in aree sensibilmente più lontane dalla costa somala ed il noleggio di ulteriori aeromobili. Non può, inoltre, allo stato escludersi che la società incaricata dall'*Armatore* della consegna del riscatto ai pirati pretenda di vedersi remunerata e rimborsata alle condizioni pattuite in contratto alla luce delle precedenti esperienze anche per tutto il tempo della permanenza a Dubai del proprio personale ivi trattenuto dalle Autorità locali.

Fra le questioni, che l'"*Adjuster*" di quest'ultima *avaria comune* dovrà affrontare e risolvere in sede di redazione del "*G.A. Final Adjustment*" vi sarà, pertanto, anche quella relativa alla riconducibilità nella *massa creditoria* della parte altresì delle spese sostenute dall'*Armatore* in occasione ed a causa del tentativo di liberazione della nave abortito prima della consegna del riscatto e, quindi, da considerarsi come provocate da un "*provvedimento*" diverso da quello che ha comportato il rilascio della spedizione ovvero la sua "*salvezza*".

Milano, li 25 maggio 2010.

(Marcello Ghelardi)