

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Sanzioni alla Russia e shipping: qualche chiarimento e un orizzonte ancora a tinte fosche

Nicola Capuzzo · Thursday, March 10th, 2022

Contributo a cura di avv. Enrico Vergani \*

*\* partner e leader del Focus team shipping and transport di BonelliErede*

La recente azione da parte di Unione Europea, Stati Uniti ed alcuni Paesi di interesse prominente (due per tutti: UK e Giappone) nel settore dello shipping e dei servizi dedicati al mercato delle merci viaggianti, dei passeggeri e dello yachting necessitano qualche riflessione e chiarimento sia sulla portata delle sanzioni e degli istituti giuridici di riferimento che per quelli che potranno essere i prossimi sviluppi.

**Le confische degli yacht e dei altri beni di cittadini russi localizzati in Italia.** E' di gran lunga la notizia che ha trovato maggiore spazio sugli organi di informazione, con toni accesi e diversi, dall'irruzione non scevra da una qualche punta di *revenge*, allo sdegno di chi vede in tali misure la violazione del "terribile diritto" (la proprietà privata, in un dotto scritto del Prof. Stefano Rodotà) in assenza delle garanzie di legge. In realtà la legge, o meglio, il Regolamento dell'Unione Europea c'è da quasi otto anni. Ai sensi dell'art. 2 del Reg. 269/2014, infatti, sono congelati tutti i fondi e le risorse economiche appartenenti a, posseduti, detenuti o controllati, direttamente o indirettamente, da qualsiasi persona fisica o qualsiasi delle persone fisiche o giuridiche, delle entità o degli organismi ad essa associati elencati nell'allegato 1 del Reg. Per l'art. 17, il Regolamento si applica nel territorio dell'Unione, compreso il suo spazio aereo, anche a bordo di tutti gli aeromobili o di tutti i natanti sotto la giurisdizione di uno Stato membro e a qualsiasi persona giuridica, entità o organismo relativamente ad attività economiche esercitate, interamente o parzialmente, all'interno dell'Unione. In Italia l'iniziativa è del Comitato di sicurezza finanziaria che si avvale dei corpi di polizia territorialmente competenti.

La rilevanza del fenomeno è dipesa, essenzialmente, oltre che dalla natura e particolare valore dei beni appesi, dall'ampliamento dell'elenco dei soggetti (le cd. SDN Special Designated Nationals) oggetto di tali sanzioni e dalla particolare virulenza e prontezza con cui si è dato corso alle operazioni.

Resta ora da determinare – altra domanda molto “giornalistica” – su chi graverà l’onere di custodia dei beni appresi. La competenza è dell’Agenzia del Demanio, con diritto di recupero nei confronti dell’armatore in caso di cessazione della misura di congelamento (sul punto, si veda il DLgs. 109/2007). Indicazioni maggiormente dettagliate dovrebbero essere contenute nei singoli provvedimenti, pubblicati in Gazzetta Ufficiale.

**La tipologia di sanzioni rivolte in modo specifico allo shipping e l’impatto che comunque deriva dal sistema sanzionatorio.** Come noto, nella loro configurazione “classica”, derivante dagli Ordini Presidenziali USA e dai provvedimenti di carattere esecutivo dall’OFAC, l’agenzia americana competente in materia, le sanzioni hanno due principali configurazioni: (a) colpiscono attività e settori di mercato ritenuti particolarmente strategici nell’economia del soggetto da sanzionare, ovvero pericolosi se sviluppati ulteriormente (alcuni esempi per le due ipotesi sono l’aviazione civile, il sistema finanziario con il coinvolgimento diretto di finanza pubblica e, in un prossimo futuro probabilmente il petrolio russo; l’attività svolta allo sviluppo dell’energia atomica e la raffinazione petrolchimica); (b) si rivolgono a persone fisiche o giuridiche specifiche (i sopra richiamati SDN) in quanto tali, a prescindere dall’attività in concreto posta in essere e della natura del bene di proprietà che viene aggredito.

Ebbene è utile ricordare che, ad eccezione della direttiva emanata dal Governo UK alle proprie autorità portuali, con effetto 1° marzo 2022 e con linguaggio e portata applicativa decisamente non chiarissimi, allo stato nessuno strumento sanzionatorio di carattere generale ed astratto è stato rivolto da alcun regolatore al mondo dello shipping. Se ne parla a livello di EU sul modello inglese, ma al momento in cui questo articolo viene scritto, l’effetto è stato dirompente.

Diversi operatori di linea nel settore container hanno sospeso i loro servizi da e per Russia ed Ucraina, con fortissime ricadute nella congestione del traffico presso i terminali e la disponibilità di contenitori, fenomeno che aveva costituito uno degli effetti più marcati del cd. *long covid*. Stiamo parlando, tanto per fare qualche nome, di Maersk, Ocean Network Express (ONE), Hapag Lloyd e Mediterranean Shipping Co (MSC).

Viene stimato che la chiusura da parte del Regno Unito dei propri porti a navi russe o la cui proprietà, gestione e controllo sia riferibile a interessi russi potrebbe influire, soprattutto se una misura simile venisse adottata anche a livello di Unione Europea su un volume mensile di 829 navi. Alcune di esse in questo momento sono già in viaggio, magari con una polizza di carico di un terzo del tutto estraneo al sistema sanzionatorio che indica un porto inglese e con un sottostante credito documentario che assai difficilmente verrà onorato a favore di un venditore nell’ambito di un’operazione di compravendita internazionale. E ciò in presenza del solo elemento costituito dalla nazionalità russa della nave con cui viene effettuato un trasporto dalla Puglia al Tamigi di prodotti agricoli italiani a un ristoratore del West End con credito documentale emesso da banca italiana e confermato da banca inglese.

Poi ci sono tutti i problemi assicurativi legali alle coperture P&I e merci viaggianti con un non trascurabile impatto anche sul profilo delle coperture assicurative di ipotesi di salvataggio, inquinamento marino e intervento con misure di contenimento e prevenzione. Nulla di tutto ciò è sopravvissuto indenne all’impianto sanzionatorio.

E infine, e mi rendo conto che avrei dovuto metterli all’inizio, ci sono i marittimi che dopo lo sforzo titanico nel reggere la logistica in tempo di Covid si ritrovano *key worker* solo nelle dichiarazioni di stile. Una riunione urgente è convocata questa settimana dall’Imo, l’Agenzia delle

Nazioni Unite che si occupa del fenomeno navigatorio. Una presa di posizione netta e soprattutto concreta sarebbe davvero auspicata.

**ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

This entry was posted on Thursday, March 10th, 2022 at 9:15 am and is filed under [Economia](#), [Market report](#), [Spedizioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.