

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## “Affidare a Guardia di Finanza e Carabinieri il contrasto internazionale alla dark fleet”

Nicola Capuzzo · Monday, December 9th, 2024

“I governi occidentali potrebbero rivolgersi in particolare all’Arma dei Carabinieri e alla Guardia di Finanza italiane, che hanno un’esperienza unica nelle indagini sulla criminalità organizzata e nell’identificazione degli individui coinvolti”.

Il suggerimento è contenuto in un lungo report [appena pubblicato](#) dal think tank statunitense Atlantic Council sul tema della “dark fleet” e del suo ruolo nell’aggiramento delle sanzioni occidentali verso la Russia, secondo cui “nominare e svergognare” gli armatori è uno dei pochi strumenti disponibili per affrontare ulteriormente una flotta in espansione che alcuni temono possa minare la sicurezza del trasporto marittimo internazionale.

Il rapporto evidenzia la crescita della dark fleet, alimentata dai porti che hanno continuato a consentire lo scalo di navi ombra, dalle bandiere di “estrema convenienza” e dagli armatori disposti a vendere vecchie navi destinate a finire nei traffici russi. L’autrice del rapporto, Elisabeth Braw, ha dichiarato che: “È ovvio per i governi occidentali che le sanzioni da sole non ridurranno, e tanto meno paralizzaranno, la flotta ombra. Ciò che è molto meno chiaro è quali altre misure possano adottare che siano legali e abbiano un impatto decisivo”.

Un’opzione individuata dall’autrice è che gli armatori occidentali si concentrino maggiormente sull’identificazione pubblica degli individui legati alle navi, utilizzando forze investigative per smascherare i livelli di proprietà delle navi. Una volta identificati, potrebbero adottare misure come il rifiuto dei visti per i proprietari e le loro famiglie. “Poiché gli armatori si preoccupano di nascondersi dietro le società di bandiera, ciò richiederebbe uno sforzo investigativo, ma le competenze in materia esistono” evidenzia il report, con riferimento alle forze dell’ordine italiane: “Questo servirebbe da deterrente per questi individui, dato che il loro coinvolgimento nel sistema ombra si basa sul presupposto di non essere identificati e tanto meno sanzionati”.

Il rapporto identifica le complessità affrontate dagli Stati costieri, preoccupati per la minaccia di fuoriuscite di petrolio dannose, ma limitati nella loro capacità di agire contro navi vecchie e potenzialmente sottoassicurate a causa dei più ampi diritti alla libertà di navigazione. Il problema è molto sentito nell’Europa settentrionale, dove le navi ombra caricano nei porti del Baltico prima di passare attraverso gli stretti di Danimarca e Dover per consegnare carichi di petrolio ai principali acquirenti in India, Turchia e Cina.

Il rapporto afferma che più di una nave ombra su cinque ha rifiutato l'uso di piloti durante il passaggio attraverso lo Stretto di Danimarca. Ma un avvertimento da parte della Danimarca, a giugno, ha provocato un'immediata risposta da parte della Russia, che ha messo in guardia contro le violazioni del diritto di libero passaggio.

Il contrammiraglio in pensione Nils Christian Wang, ex capo della Marina danese, è stato citato dal rapporto per dire che "la buona condotta marittima e la cortesia nei confronti di una nazione costiera che ha acque difficilmente navigabili richiedono l'uso del pilota. E questo è ciò che fanno le compagnie di navigazione di qualità".

L'Unione Europea sta valutando un nuovo pacchetto di sanzioni che consentirebbe agli Stati membri del Mar Baltico di ispezionare il carico e i documenti delle navi nelle loro acque, petroliere comprese. Il viceammiraglio in pensione Duncan Potts della Royal Navy ha dichiarato che tali controlli sono stati utilizzati per ispezioni di navi sospettate di essere coinvolte nel traffico di droga. Il rapporto auspica anche che un'agenzia dell'Ue istituisca un sistema di tracciamento dedicato. Il Regno Unito s'è mosso prevedendo la richiesta dei dati assicurativi alle navi che transitano sulla costa meridionale inglese. Il mese scorso ha sanzionato la Ksena (costruita nel 2003) da 106.000 tonnellate di stazza e battente bandiera panamense, che aveva ignorato le contestazioni.

Il rapporto chiede anche un impegno più stretto agli stati costieri per contrastare i registri ombra. Nell'ultimo anno l'amministrazione costiera norvegese, ad esempio, ha registrato un aumento di navi battenti bandiera del Gabon, di Antigua e Barbuda e del Vietnam nelle sue acque. Questi registri rappresentano bandiere di estrema convenienza alle navi ombra, nonostante non siano in grado di adempiere ai doveri di uno stato di bandiera. "Sotto traccia i governi occidentali hanno esercitato pressioni su quegli Stati affinché si astenessero dal registrare le navi ombra" ha affermato Braw, "ma, dato che le registrazioni continuano, questo sforzo non ha avuto successo".

La Ksena, consegnato un carico alla Turchia il 23 novembre, è rimasta nell'Egeo dopo che Panama ha confermato di averla rimossa dal suo registro con altre cinque petroliere sanzionate dal Regno Unito. Ma Braw ha avvertito che il numero di navi messe fuori servizio dopo essere state sanzionate è stato superato dai nuovi ingressi nella flotta: "Più la flotta ombra continuerà a operare e a crescere, più si affermerà un settore di navigazione alternativo che non minaccia solo le singole navi e gli Stati costieri, ma il funzionamento dell'ordine marittimo globale" ha dichiarato.

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

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER  
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Monday, December 9th, 2024 at 12:02 pm and is filed under [Navi](#)  
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.