

garbamar@garbamar.it



Studio Legale Garbarino Vergani
Studio Associato



EBOLA

TORNA A SVENTOLARE LA

BANDIERA GIALLA

*"EBOLA: UN'EPIDEMIA CHE NON HA PRECEDENTI
NEI TEMPI MODERNI"*

BRUCE ALYWARD

ASSISTENTE AL DIRETTORE GENERALE
DELL'ORGANIZZAZIONE MONDIALE DELLA SANITÀ

EBOLA

QUARANTINE IS BACK

*"This health crisis we are facing is unparalleled in
modern times. We do not know where the numbers
are going on this"*

BRUCE ALYWARD

WORLD HEALTH ORGANIZATION
ASSISTANT DIRECTOR



LE DIMENSIONI DEL PROBLEMA

Il virus Ebola, che deve il proprio nome al fiume Ebola nella Repubblica democratica del Congo, presso cui la malattia venne identificata per la prima volta nel 1976, ha interessato inizialmente tre Stati dell’Africa Occidentale (Guinea, Sierra Leone e Liberia) per poi estendersi a Nigeria, Senegal e Repubblica Democratica del Congo e mettendo progressivamente a rischio altri Paesi nell’area.

L’altissima percentuale di mortalità – stimata nel 90% dei casi – oltre all’assenza, allo stato, di una specifica vaccinazione e cura, rende il problema di particolare momento, comportando l’adozione di speciali cautele per tutte le navi che scalano porti dell’Africa Occidentale, nonché possibili ritardi connessi alle procedure adottate nei diversi porti nonché – è il caso specifico dell’Italia – nei successivi porti che ricevano navi provenienti l’area interessata dall’epidemia.

Particolare attenzione richiedono, poi, le problematiche relative al fenomeno dei clandestini (la cui presenza è, spesso, rilevante nell’area) nonché i rischi connessi al fenomeno dei migranti nel Mediterraneo, che sempre più spesso vede coinvolte navi mercantili.

Per quanto specificamente riguarda il settore marittimo, l’IMO ha confermato anche recentemente, con la propria lettera circolare no. 3484 del 2 settembre 2014 (<http://www.imo.org/Documents/3484.pdf>), di uniformarsi alle determinazioni che verranno assunte in materia dall’Organizzazione Mondiale della Sanità.

THE DIMENSIONS OF THE PROBLEM

Ebola Virus Disease (“EVD”) which is named after the Ebola River in the Democratic Republic of Congo, where the disease was first identified in 1976, initially developed in the so-called “Ebola 3” in Western Africa (Guinea, Sierra Leone and Liberia) and then touched Nigeria, Senegal and the Democratic Republic of Congo, substantially increasing the risk of contamination in all Western Africa.

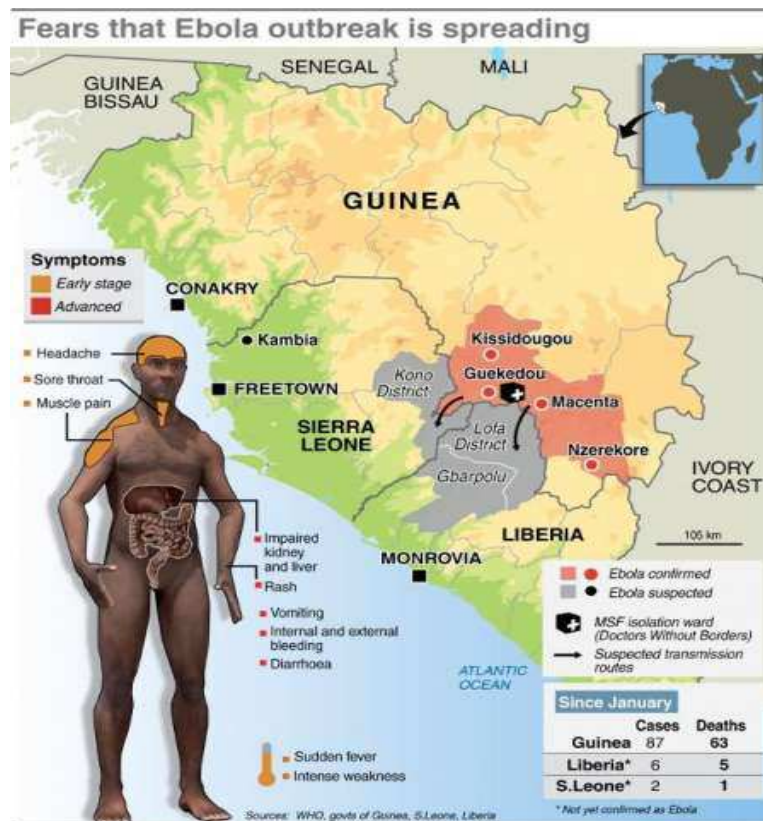
The very high death rate in humans, up to 90% of reported cases and the absence, at present, of any vaccine or specific treatment makes EVD a very substantial issue, causing the adoption of increased health precautions attaching vessels calling West African ports, possible delays arising as a result in the performance of commercial operations in the ports of the area as well as in ports called by vessels coming from Ebola Countries.

Greater care should be paid to the presence of stowaways on board (that being quite a frequent problem manifesting in the area) as well as the issues arising out of the presence of immigrants in the Mediterranean waters with the frequent involvement of merchant vessels trading in the area and diverted in assistance to immigrants convoys.

Turning specifically to the maritime field, IMO recently confirmed with its circular no. 3484 of 2nd September 2014 (<http://www.imo.org/Documents/3484.pdf>) to have deferred to the World Health Organization on this issue.

Una dichiarazione congiunta è stata rilasciata il 4 agosto 2014 da International Chamber of Shipping, International Maritime Employer's Council ed ITF – International Transport Workers' Federation (<http://www.itfglobal.org/press-area/index.cfm/pressdetail/10741>), mentre linee guida sono state pubblicate in data 11 agosto 2014 da POEA – Philippine Overseas Employment Administration (http://www.dole.gov.ph/ro_polo_updates/view/813), sostanzialmente recepite da molti P&I dell'International Group nel fornire indicazioni ai propri Associati al fine di contenere il fenomeno epidemico.

A joint statement was issued on 4th August 2014 by International Chamber of Shipping, International Maritime Employer's Council and ITF – International Transport Workers' Federation (<http://www.itfglobal.org/press-area/index.cfm/pressdetail/10741>), while on 11th August 2014 the POEA – Philippine Overseas Employment Administration issued guidelines (http://www.dole.gov.ph/ro_polo_updates/view/813) which were unanimously welcome within the industry and substantially referred by a number of IGA P&I in providing advice to their Members to cope with the epidemic emergency.



LA SITUAZIONE NEI PORTI DEGLI STATI MAGGIORMENTE INTERESSATI

Guinea

Le attività portuali sono formalmente regolari, sebbene lo svolgimento delle operazioni commerciali sia reso complicato dalle misure sanitarie adottate dai Paesi confinanti per quanto riguarda l'effettuazione di scali portuali. I confini della Guinea risultano invece chiusi.

Sierra Leone

Le attività portuali sono formalmente regolari, sebbene lo svolgimento delle operazioni commerciali sia reso complicato dalle misure sanitarie adottate dai Paesi confinanti per quanto riguarda l'effettuazione di scali portuali, con il divieto espresso di scalare porti di numerosi Stati costieri dell'Africa Occidentale.

Liberia

Le attività portuali sono formalmente regolari, sebbene lo svolgimento delle operazioni commerciali sia reso complicato dalle misure sanitarie adottate dai Paesi confinanti per quanto riguarda l'effettuazione di scali portuali, con il divieto espresso di scalare porti di numerosi Stati costieri dell'Africa Occidentale.

THE SITUATION IN THE PORTS OF THE COUNTRIES MOST HEAVILY ATTACHED BY EVD

Guinea

Port operations within Guinea are said to be normal, although commercial operations have been greatly affected by the health measures implemented by neighboring countries with respect to port calls. Guinea's land borders have been closed.

Sierra Leone

Port operations are said to be normal, although commercial operations have been greatly affected by the health measures implemented by neighboring countries with respect to port calls, all other regional coastal states have banned vessels that have called Sierra Leone.

Liberia

Port operations are said to be normal, although commercial operations have been greatly affected by the health measures implemented by neighboring countries with respect to port calls, all other regional coastal states have banned vessels that have called Liberia.

Repubblica Democratica del Congo

Sebbene non citata nei rapporti ufficiali dell'Organizzazione Mondiale della Sanità e non spesso riferita dai media, la Repubblica Democratica del Congo è, di fatto, il sesto Paese che presenta chiare manifestazioni del Virus Ebola, con almeno 13 casi di decesso documentati.

Allo stato non è stata assunta alcuna misura restrittiva alle frontiere, sebbene la situazione richieda un attento monitoraggio.

Nigeria

Sono state espressamente bandite dai porti della Nigeria le navi che hanno precedentemente toccato i porti di Liberia, Guinea o Sierra Leone. I voli verso i suddetti Paesi sono stati cancellati, mentre i decolli dall'aeroporto internazionale di Lagos proseguono regolarmente, con un forte inasprimento delle procedure sanitarie.

Senegal

A seguito del manifestarsi di un primo caso mortale di Ebola, tutte le navi che hanno precedentemente toccato i porti di Liberia, Guinea o Sierra Leone sono state bandite. I voli verso i suddetti Paesi sono stati cancellati ed il confine con la Guinea Bissau è stato chiuso, mentre permangono operativi i collegamenti con la Nigeria.

Democratic Republic of Congo (DRC)

Although it has not been cited in World Health Organization reports and the media, the DRC is in fact the sixth country to have confirmed cases of EVD, with 13 reported deaths.

No restrictive measure has been officially taken so far, yet the position calls for a careful monitoring.

Nigeria

Nigeria has banned all vessels that have called on Liberia, Guinea and Sierra Leone and has ceased air travel to the three countries. Air travel from Lagos outside of the region has not been changed but new health checks have been introduced at the international airport.



Senegal

Following the first confirmed case of EVD all vessels that had called Liberia, Guinea and Sierra Leone have been banned from calling on Senegalese ports. Flights to and from Liberia, Guinea and Sierra Leone have ceased operating and the southern land border with Guinea Bissau has been closed; although flights to and from Nigeria remain ongoing.

**MISURE ADOTTATE IN PAESI DELL'AFRICA
Occidentale in cui, allo stato, non sono
STATI RICONTRATI CASI DI EBOLA**

Gambia / Guinea Bissau

Allo stato nessuna informazione disponibile.

Costa d'Avorio

Con comunicazione emessa in data 12 agosto 2014 l'Autorità Portuale di Abidjan ha disposto il bando di tutte le navi provenienti da porti di Stati interessati dal diffondersi del Virus Ebola, che non potranno entrare negli spazi portuali. E' previsto un periodo di quarantena di 21 giorni per chiunque a bordo di una nave presenti i sintomi dell'Ebola, mentre è stato espressamente chiarito che lo sbarco di soggetti affetti dal Virus Ebola non verranno sbarcati.

Ghana

Disposto il bando per tutte le navi che hanno precedentemente scalato porti di Stati interessati dall'Ebola.

Togo

Navi che hanno precedentemente scalato porti di Stati interessati dall'Ebola non potranno entrare nel porto di Lomé.

Benin

Navi che hanno precedentemente scalato porti di Stati interessati dall'Ebola non potranno entrare nel porto di Cotonou.

**MEASURES ADOPTED IN WESTERN AFRICAN
COUNTRIES WHERE NO CASES OF EVD
MANIFESTED**

Gambia / Guinea Bissau

No information available.

Ivory Coast

On 12th August 2014 Abidjan Port Authority issued a notice that vessels calling on the port arriving from a Ebola-affected country are not permitted to enter the port. The Port Authority has also issued a 21 day quarantine period for anyone who displays EVD symptoms on board a vessel. The Port Authority also made it clear that it would not permit any seafarer displaying EVD symptoms to disembark from the vessel.

Ghana

Vessels that have called on Ebola-affected stated will not be permitted to enter Ghana ports.

Togo

Vessels that have called on Ebola-affected stated will not be permitted to enter the port of Lomé.

Benin

Vessels that have called on Ebola-affected stated will not be permitted to enter the port of Cotonou.

Camerun

Il Camerun ha implementato misure sanitarie particolarmente rigorose. Navi che hanno precedentemente scalato porti di Stati interessati dall'Ebola non potranno entrare nelle acque territoriali del Camerun, se non dopo aver espletato un periodo di quarantena. I marittimi che presentino sintomi del virus Ebola saranno sottoposti a quarantena e, nel caso di manifestarsi del virus, non potranno essere sbarcati.

Guinea Equatoriale

Navi che hanno precedentemente scalato porti di Stati interessati dall'Ebola non potranno entrare nel porto di Bata né in quello di Malabo.

Gabon

Navi che hanno precedentemente scalato porti di Stati interessati dall'Ebola non potranno entrare nel porto di Libreville. Di contro le navi che hanno scalato in Gabon non verranno accettate dalla Nigeria.

Congo Brazzaville

Nessun caso riportato. Nessuna informazione disponibile.

Angola

Navi che hanno precedentemente scalato porti di Stati interessati dall'Ebola non potranno entrare nei porti dell'Angola.

Sao Tome & Principe / Capo Verde

Nessun caso riportato. Nessuna informazione disponibile.

Cameroon

Cameroon is said to have implemented strict health checks at all ports of entry. Vessels that have called on Ebola-affected states will not be permitted to enter Cameroon waters without quarantine. Seafarers that also exhibit classic symptoms of EVD are also prohibited from disembarking the vessel and face quarantine periods.

Equatorial Guinea

Vessels that have called on Ebola-affected states will not be permitted to enter neither Bata nor Malabo port.

Gabon

Vessels that have called on Ebola-affected states will not be permitted to enter the port of Libreville. All vessels that had previously called on Gabonese ports will be denied entry to and disembarking in Nigerian ports.

Congo Brazzaville

No reported case. No information and update available.

Angola

Vessels that have called on Ebola-affected states will not be permitted to enter any Angola port.

Sao Tome & Principe / Cape Verde

No reported case. No information and update available.

EFFETTI SUI CONTRATTI DI TRASPORTO

INTERNAZIONALE

La vasta rilevanza che ha assunto il fenomeno Ebola potrà avere senz'altro notevole impatto su contratti di utilizzazione della nave e di trasporto internazionale la cui esecuzione interessi Paesi in cui il contagio è particolarmente virulento e possa estendersi anche a bordo della nave.

Premesso che, allo stato, come sopra visto nessun porto è stato formalmente chiuso, numerosi sono gli spunti di riflessione che possono rilevare con riferimento alle diverse tipologie di contratto.

TIME CHARTER – PAGAMENTO DEL NOLO

La diffusione dell'epidemia a bordo potrebbe costituire un evento di *off-hire* quale ipotesi di “*deficiency of men*” (Clausola 15 NYPE 46 Charter Party; Clausola 17 NYPE 93 Charter Party), mentre i ritardi conseguenti alle misure sanitarie adottate dai Paesi costieri potrebbero essere intese quali “*any other cause preventing the full working of the vessel*” agli effetti dell'applicazione della *off-hire clause*. Sebbene non esistano casi specifici che qualifichino la quarantena in tal senso, un risalente caso (**The Apollo**, [1978], 1, LLR, 200) qualifica gli accurati accertamenti condotti dalle Autorità Sanitarie a fronte del tifo contratto da due membri dell'equipaggio quale un evento che ha impedito il regolare svolgimento del servizio da parte della nave noleggiata, dando quindi origine ad un valido reclamo per *off-hire*.

EBOLA EFFECTS ON

SHIPPING CONTRACTS

The wide spreading of EVD and the seriousness of the illness will no doubt have substantial impact on shipping and transportation contracts to be performed in the area where the disease can seriously affect commercial operators and, potentially, attack the vessel and her crew.

As evidenced, no ports in affected areas are currently reported to be closed due to Ebola; however there is no doubt a number of issues which call for consideration in respect of the different shipping contracts.

TIME CHARTERS – HIRE PAYMENT

Illness involving a substantial part of the crew could turn into an off-hire event being “*deficiency of men*” (Clause 15 NYPE 46 form; Clause 17 NYPE 93 form); whilst delays arising out of health measures and checks adopted by the various coastal countries could be pleaded as being “*any other cause preventing the full working of the vessel*” in respect of application of off-hire provisions. Although there are no authorities stating that quarantine measures constitute “*any other cause*”, in quite an old case (**The Apollo**, [1978], 1, LLR, 200) the Court found that the actions of the public health bodies in respect of the presence on board of two crew members who suffered from typhus and had been removed at previous port did prevent the full working of the vessel, thus giving rise to a valid off-hire claim.

Il formulario Shelltime 4 riferisce espressamente alle restrizioni derivanti dalla quarantena quale un evento “quarantine restrictions” as an event which, under che, sotto determinate circostanze, che può giustificare certain circumstance, may justify suspension of pay- la sospensione del pagamento del nolo da parte del ment of hire by the Charterers. Noleggiatore.

VOYAGE CHARTER

STALLIE E FREE PRATIQUE

Nell’ambito dei Voyage Charter Party, in assenza di una clausola WIFPON (*whether in free pratique or not*), la presenza di accertamenti da parte delle autorità sanitarie che rivestono nelle circostanze particolare rilevanza sostanziale, non risolvendosi nell’adempimento di una mera formalità, possono escludere che la nave, regolarmente presentatasi al porto, venga qualificata quale una “arrived ship”.

Allo stesso modo, la presenza di provvedimenti di quarantena potrà avere sostanziale rilievo nella decorrenza del periodo di stalla.

VOYAGE CHARTERS

LAYTIME, DEMURRAGE AND FREE PRATIQUE

Turning to Voyage Charters, in the absence of a WIFPON (*whether in free pratique or not*) clause, as certainment and checks by part of health authorities which are not a formality and have a good cause to resolve in a substantial, sometimes time consuming, activity can prevent a vessel, otherwise ready to commence commercial operations from being considered an “arrived ship”.

Similarly, quarantine restrictions may have substantial effect on commencement of laytime.



SAFE PORT / BERTH

Il concetto di “porto ed ormeggio sicuro” è stato generalmente e tradizionalmente riferito a situazioni fisiche all'interno del porto, ovvero circostanze di tipo politico / militare che possano porre a rischio l'incolumità della nave; in quanto tale non pare possa essere esteso, almeno secondo l'interpretazione tradizionale e consolidata, allo svilupparsi di una grave epidemia nel porto designato. Alcuni interpreti ed operatori pratici del settore tuttavia sostengono che il rischio (in ipotesi mortale) cui è esposto l'equipaggio potrebbe rilevare nella presente fattispecie, anche in assenza di alcun rischio di danni alla nave. Si tratta di un'area di grande incertezza, da valutarsi per ciascun singolo caso, con riferimento alle pattuizioni contrattuali adottate dalle parti ed al concreto sviluppo dei rapporti tra le parti.

OBBLIGHI NEI CONFRONTI DELL'EQUIPAGGIO

Inoltre - ed il tema si ricollega a quanto esposto al paragrafo precedente - l'Armatore ha un obbligo, derivante dal contratto di arruolamento e dalla legge, nei confronti dei membri dell'equipaggio inteso a garantire un ambiente di lavoro sano ed adeguatamente protetto. In diritto italiano la disposizione in materia di contratto di lavoro è contenuta all'art. 2087 cod. civ. secondo cui: *“L'imprenditore è tenuto ad adottare nell'esercizio dell'impresa le misure che, secondo la particolarità del lavoro, l'esperienza e la tecnica, sono necessarie a tutelare l'integrità fisica e la personalità morale del lavoratore”*.

SAFE PORT / SAFE BERTH ISSUES

The vast majority of authorities on the “safe port / safe berth” issue relate to the safety of the port being determined by either its physical or political characteristics which may put at risk vessel's safety. As such, at least adopting the traditional, consolidated approach, it is arguable whether a port could be said to be unsafe due to the outbreak of an epidemic disease like Ebola. It is however suggested by some writers and leading practitioners that a very serious (potentially fatal) risk to the crew could render a port unsafe even when there is no risk of damage to the ship.

This is indeed an area of considerable uncertainty to be carefully considered for each single case, having for reference what had been agreed between the parties and the future dealings, correspondence exchanged throughout the performance of the contract.

Duty to crew

Additionally – and this may be of relevance in addressing the previous issues – undoubtedly the Owners, being an employer, do have a duty of care to the crew under their employment contracts and by law to provide a safe working environment, avoiding to expose the workers to potentially very serious risks. Under Italian law the relevant provision is recorded in Section 2087 of the Civil Code which reads: *“the employer is under a duty, in the conduct of its business to adopt all the measure necessary to safeguard the physical integrity and the moral personality of the workers depending on the type of work carried out, the skills and the technical applicable thereunder”*.

Per la sicurezza del lavoro marittimo il testo di riferimento è altresì il DLGS 27 luglio 1999, no. 271 il quale, sebbene rimanga un corpo normativo autonomo, sempre più spesso viene interpretato ed applicato tenendo conto dei principi contenuti nel DLGS 9 aprile 2008, no. 81 (Testo Unico sulla salute e sicurezza sul lavoro).

For the safety of workers at sea reference should be made to DLGS 27th July 1999, no. 271 which, although being a single, autonomous piece of legislation, is more and more often construed and applied with reference to DLGS 9th April 2008, no. 81 dealing with Health and Safety of the workers.

OBBLIGHI NEI CONFRONTI DEI SOGGETTI INTERESSATI DUTY TO CARGO INTERESTS

AL CARICO

Sul presupposto di un contratto di trasporto marittimo con emissione di polizze di carico, cui si applicano le Regole dell'Aia – Visby, a fronte di una mancata o ritardata consegna del carico ovvero deterioramento del medesimo, conseguente a restrizioni sanitarie poste in essere dai Paesi costieri, la difesa del vettore marittimo può essere fondata sull'eccezione "*restraint of prices*" ("sequestro o costrizione di principe, autorità o popolo") di cui all'art. IV, regola 2(g), ovvero dall'ancora più specifica esimente di cui alla successiva regola 2(h) che espressamente fa riferimento alle restrizioni da quarantena ("*quarantine restrictions*").

On the assumption of a contract of carriage of goods by sea evidenced by a bill of lading and subject to the Hague Visby Rules, loss, delayed delivery or deterioration of cargo as a consequence of health restrictions and checks imposed by the authorities of coastal states, an expected peril defense can be pleaded by the sea carrier based on "*restraint of prices*" [Article IV, rule 2(g)] or the more specific exception provided by Article IV, rule 2(h) under the heading "*quarantine restrictions*".



CONTRATTI DISCIPLINATI DAL DIRITTO

CONTRACTS GOVERNED BY ITALIAN LAW

ITALIANO

Per contratti di trasporto multimodale, ovvero di compravendita internazionale piuttosto che somministrazione soggetti alla legge italiana la prospettiva, nel caso di situazioni di estremo pericolo, in ogni caso da valutarsi rigorosamente caso per caso, potrebbe essere quella dell'impossibilità sopravvenuta totale (art. 1463 cod. civ.) ovvero parziale (art. 1464 cod. civ.) non tanto per il deterioramento o la riduzione della prestazione in sé, quanto per il venir meno del normale standard di sicurezza sanitaria del luogo di esecuzione della prestazione. Sul punto si riscontra un precedente specifico in materia di risoluzione di contratto di viaggio vacanze "tutto compreso" a fronte del manifestarsi di un'epidemia di dengue emorragico (Cassazione Sez. III, 24 luglio 2007, n. 16315).

Nel considerare tali aspetti, particolare attenzione dovrà essere prestata ai contenuti di *Prohibition Clauses* o *Force Majeure Clauses* che fossero eventualmente previste in contratto (spesso redatto su formulari inglesi, sebbene soggetto alla legge italiana) con particolare riferimento all'esclusione relativa a "*plague or other epidemic*".

For multimodal transport / logistic contracts, international sale & purchase agreements which are governed by Italian law in the event of an extremely serious risk for the health and safety, to be carefully evaluated based on the circumstances of each single case, a contractual remedy could be exercised under Section 1463 (impossibility of the performance of the contract) and / or Section 1464 (partial impossibility of the performance of the contract) of the Italian Civil Code. This however dealing not with the deterioration of the obligations to be performed, the carriage to be performed or the goods to be delivered, yet on the absence of the normal acceptable standards of the place where the contract has to be performed. A decision has been delivered on the issue by Italian Supreme Court (Cassazione, III Sec., 24th July 2007, no. 16315) on the matter of an all-inclusive travel package following the outbreak of dengue hemorrhagic epidemic disease.

When dealing with the above issues, greater care should be paid to the possible presence in the contract of Prohibition and/or Force Majeure Clauses and the way they have been drafted, often within the context of contracts subject to Italian law and jurisdiction adopting however contract forms drafted in English. This also with the specific exclusion / exculpatory event referred to "*plague and other epidemics*".

ACCESSO AI PORTI ITALIANI

L'Italia, così come altri Paesi al di fuori dell'Africa Occidentale (Argentina, Brasile, Stati Uniti) ha introdotto più rigorose verifiche all'ingresso delle navi che, indipendentemente dall'ultimo porto di provenienza, abbiano fatto scalo in uno dei Paesi interessati nei 21 giorni precedenti all'arrivo in Italia. E' stata inoltre espressamente sospesa la concessione della libera pratica via radio alle navi provenienti da Guinea, Liberia, Sierra Leone. Sulla problematica il Ministero della Salute ha emesso ad oggi cinque circolari reperibili sul sito del Ministero:

(http://www.salute.gov.it/portale/temi/p2_6.jsp?lingua=italiano&id=3943&area=Malattie%20infettive&menu=altremalattie)

Per quanto riguarda, invece, le condizioni degli immigrati irregolari provenienti dalle coste africane via mare, la posizione espressa dal Ministero è che *“la durata di questi viaggi fa sì che persone che si fossero eventualmente imbarcate mentre la malattia era in incubazione manifesterebbero i sintomi durante la navigazione e sarebbero, a prescindere dalla provenienza, valutati per lo stato sanitario prima dello sbarco, come sta avvenendo attraverso l'operazione Mare Nostrum”*. Non esistono, tuttavia, elementi oggettivi tramite cui verificare la correttezza di tale assunto.

ACCESS TO ITALIAN PORTS

Italy, like other countries outside Western Africa (Argentina, Brazil, US) has enforced strict controls and health check to all the vessels calling Italian ports which had touched one or more Ebola-affected countries in the previous 21 days. Granting of free pratique by VHF has been suspended in respect to all vessels coming from Guinea, Liberia and Sierra Leone. Five circulars have been released by the Italian Ministry of Health on EVD issues. They can be found at

(http://www.salute.gov.it/portale/temi/p2_6.jsp?lingua=italiano&id=3943&area=Malattie%20infettive&menu=altremalattie)

As to immigrants coming from the coast of Africa and crossing the Mediterranean, the official position of the Ministry of Health is that: *“the time frame for such voyages is sufficient to cause people who possibly embarked whilst the virus was incubating to manifest its symptoms during the sea passage; in any event they will be subject to health checks before disembarking in Italy, within the context of the Mare Nostrum operation”*. There are however no objective, certain factual data by which verify the correctness of this statement.

RECENTISSIME:**LA RISOLUZIONE DEL CONSIGLIO DI SICUREZZA
DELL'ONU****BREAKING NEWS****UNITED NATIONS SECURITY COUNCIL
RESOLUTION**

Con una procedura alquanto inusuale giovedì, 18 settembre 2014 il Consiglio di Sicurezza dell'ONU ha approvato una risoluzione in cui la crisi dell'Ebola in Africa occidentale viene considerata una minaccia alla pace e sicurezza internazionale, richiedendo l'intervento di tutti i Paesi del mondo per l'invio di assistenza medica e beni di sostegno.

United Nations Security Council, in a highly unusual move, on Thursday 18th September 2014 declared the Ebola crisis in West Africa to be a threat to international peace and security, unanimously passing a resolution that calls on countries worldwide to urgently send medical personnel and supplies to contain the outbreak.

Whilst every care has been taken to ensure the accuracy of this information at the time of publication, the information is intended as guidance only. It should not be considered as legal advice. For any further information, please contact Studio Legale Garbarino Vergani at the following contacts as reported hereunder.

**STUDIO LEGALE GARBARINO VERGANI
STUDIO ASSOCIATO**

GENOA (Head Office): Salita S. Caterina 4/11—16123 T: +39 010 5761161—F: +39 010 5958708
PALERMO: Via Emerico Amari 8—90139 T: +39 091 8486010—F: +39 091 8486010
TARANTO: Via Polesine 10/A—74100 T: +39 099 9908000—F: +39 099 9908000
E: garbamar@garbamar.it—W: www.garbamar.it