

**UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI MILANO  
BICOCCA**

**DOTTORATO DI RICERCA IN  
DIRITTO INTERNAZIONALE E DELLA NAVIGAZIONE**

**XXVIII\_CICLO**

**Le nuove forme di pirateria marittima e gli strumenti assicurativi a  
tutela della nave e dell'equipaggio**

**Presentata da**

***Laura GALLI***

**Coordinatore Dottorato**

***Prof.ssa Iriani PAPANICOLOPULU***

**Esame finale anno 2016**

*“Il pirata non rientra fra i legittimi nemici di guerra ma è il comune nemico di tutto il genere umano” (Cicerone, De Off., III, 107)*

## **Introduzione**

### **1. Breve storia della pirateria dalle origini ai giorni nostri**

**1.1.** Nascita e geografia dell’antica pirateria: l’etimologia del nome e i luoghi comuni sulla pirateria

**1.2.** Roma e la pirateria

**1.3.** Pirateria e figure affini: corsari, bucanieri e filibustieri

**1.4.** La moderna pirateria e l’attuale scenario geopolitico

**1.5.** Pirateria e terrorismo

### **2. Inquadramento giuridico e aspetti internazionali di contrasto alla pirateria**

**2.1** La pirateria nel diritto internazionale. Dalle prime

codificazioni alla Convenzione di Roma del 1988.

**2.2** L'alto mare e il principio di giurisdizione universale.

Conflitti di giurisdizione

**2.3** Il caso dell'Enrica Lexie alla luce del diritto internazionale

**2.4** L'impatto della pirateria: le rotte, le compagnie, gli equipaggi e l'ambiente

**2.5** Repressione e contrasto della pirateria marittima nell'ordinamento internazionale. Nuove prospettive

### **3. La pirateria marittima e l'ordinamento giuridico italiano**

**3.1** Il sistema giuridico italiano tra codice della navigazione e leggi penali generali

**3.2** La normativa italiana sulle misure antipirateria

### **4. Gli strumenti assicurativi a tutela della nave e dell'equipaggio**

**4.1.** Assicurazioni marittime e pirateria

**4.2.** Coperture e rischi assicurativi. Le clausole di esonero della responsabilità del vettore e l'ingaggio

di personale armato a bordo

- 4.3.** La copertura assicurativa del riscatto. Profili sulla liceità e compatibilità con l'ordine pubblico

**Conclusioni**

**Bibliografia**

**Ringraziamenti**

## *Introduzione*

La pirateria esiste sin dagli albori della navigazione e ha interessato tutte le popolazioni costiere che, al loro interno, avevano gruppi dediti alla stessa. Dai Fenici, agli Etruschi, ai pirati greci, la storia è ricca di racconti di viaggi sui quali incombeva la minaccia della pirateria.

Già l'Impero romano si trovò a combattere contro questa piaga varando la *Lex Gabinia* nel 67 A.C con cui Pompeo, dotato dei più ampi poteri, riuscì a liberare per molto tempo il Mediterraneo dalla pirateria.

In questo contesto, per le conseguenze giuridiche dell'atto di pirateria, può richiamarsi l'istituto del *receptum*, che regola le obbligazioni nascenti per il solo fatto del ricevimento delle merci, ed in particolare quelle imbarcate sulle navi . In particolare viene posto in evidenza<sup>1</sup>, richiamando un passo del Digesto<sup>2</sup>, che nel *receptum nautarum* gli armatori della nave sono obbligati a restituire l'equivalente del ricevuto anche se la sopravvenuta indisponibilità della cosa sia avvenuta senza colpa, a meno che non si tratti di un *damnum fatale* nel quale espressamente rientrava proprio la *vis piratorum*, il cui rischio rimaneva sul caricatore.

---

<sup>1</sup> BIONDI, Istituzioni di diritto romano , Milano 1956, 352

<sup>2</sup> Digesto 4,9,3,1

Nella concezione romana tramandata sino ad oggi, i pirati venivano concepiti come nemici di tutto il genere umano, per la violenza esercitata sino a provocare la morte, a nulla rilevando l'uso effettivo delle armi. Essi venivano, pertanto, considerati pericolosissimi criminali, a cui si poteva dare liberamente la caccia e la morte da parte di chiunque, così come oggi qualunque Stato può perseguire l'attacco dei pirati quando lo stesso avvenga in alto mare, ovvero in uno spazio marino non soggetto, appunto, alla giurisdizione di alcuno (cfr. art. 105 UNCLOS).

Dopo le crociate, le rotte dal Mediterraneo si spostarono verso Oriente e il mondo islamico, la cui espansione era arrivata a controllare le coste orientali e occidentali del "mare in mezzo alle terre". Le città marinare misero a disposizione le loro flotte mercantili a favore della guerra santa, agevolando la conquista di quelle acque. Ancora oggi, nella rotta verso oriente (ma in prossimità del Golfo di Aden e del Corno d'Africa) si annida una pirateria molto forte, naturalmente più evoluta che non utilizza vascelli e galee ma imbarcazioni sofisticate e dotate delle più moderne tecnologie e che utilizza lo strumento del sequestro della nave e dell'equipaggio per il pagamento di un riscatto ingente.

Il c.d. "fine privato" che differenzia la pirateria dalle altre forme simili come in passato la differenziava dalla "corsa" ed altre figure affini e dal trasporto illegale di persone ("private ends" ex art. 101 UNCLOS) -

arma la mano anche dei moderni pirati, siano essi dilettanti muniti di coltelli o pirati professionisti, soprattutto provenienti dalle regioni più povere dell’Africa o dell’Oceano Indiano, mossi dalla considerazione che l’attività piratesca sia l’unica àncora di salvezza dalla grave precarietà economica che attraversa i loro Paesi. A ciò si aggiunge l’instabilità politica dei rispettivi Governi.

Pochi atti “pirateschi” e abbordaggi compiuti denotano una finalità privatistica, prevista nella definizione di pirateria contenuta nell’art.101 dell’ UNCLOS,”... *any illegal acts of violence or detention, or any act of depredation, committed for private ends by the crew or the passengers of a private ship or a private aircraft, and directed...* “ e sono annoverati, invece, più tra i casi di “*armed robbery at sea*”, anche a seguito di abbordaggio con l’intento di commettere un furto o altro delitto e con la capacità di usare la forza nel corso dell’azione, indipendentemente dalle motivazioni per cui esso viene commesso.

Costruire un legame giuridico concreto tra attività di pirateria e terrorismo, è possibile (in chiave d’interpretazione sistematica con l’UNCLOS) a seguito dell’entrata in vigore delle più articolate definizioni contenute nella SUA(*Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime*) del 1988 ratificata in Italia in base alla legge 28 dicembre 1989 n. 422) anche se in essa –

come nel successivo protocollo del 2005 - non è contenuta una definizione di “terrorismo marittimo”. La Convenzione si limita ad estendere l’applicabilità anche alle acque territoriali e a prevedere l’obbligatorietà della azione penale con previsioni normative nazionali che contemplino le fattispecie previste dal SUA come reato e ne stabiliscano le pene.

Ad alimentare l’accostamento tra i due fenomeni criminali (pirateria e terrorismo) concorre significativamente il frequente legame tra pirati (nell’accezione ampia del termine) del Corno d’Africa e organizzazioni dedite al terrorismo, in quanto i proventi derivanti dalla pirateria, ovvero i riscatti pagati per la liberazione della nave e dell’equipaggio, costituiscono – in parte - canale di finanziamento per i gruppi terroristici.

Di contro va segnalato un notevole scetticismo circa l’effettiva continuità tra pirateria e terrorismo motivato dall’avversità dimostrata dai gruppi islamisti più radicali nei confronti della pirateria, ritenuta, invece, vietata e, pertanto, condannata. Da questo punto di vista, dunque, la pirateria verrebbe concepita come l’estrema possibilità per i gruppi criminali residenti nelle aree più povere di soddisfare esigenze di sopravvivenza, escludendo, in radice, qualsiasi collegamento tra i due

fenomeni che qualora presente sarebbe innescato dalla mera occasionalità.

La mancanza e la lacunosità della definizione stessa di terrorismo marittimo nell'ambito del consesso internazionale non contribuiscono, inoltre, a creare una linea di demarcazione netta tra pirateria e terrorismo, anche se, per ciò che riguarda la SUA, può ipotizzarsi un'interpretazione sistematica che consenta tale demarcazione definitiva tenuto conto del preambolo contenuto in quest'ultima convenzione per gli espliciti riferimenti al terrorismo. Va aggiunto, per inciso, che il Protocollo del 2005, quando entrerà in vigore in Italia (internazionalmente lo è già<sup>3</sup>), contribuirà sensibilmente a delineare l'intero quadro normativo in tema di pirateria e reati affini nell'ambito del nostro ordinamento nazionale, in cui peraltro all'art.1135 cod. nav. contiene una definizione alquanto restrittiva di pirateria (con un ampliamento intervenuto tramite leggi speciali applicabili a determinati spazi marini) mentre la legge di autorizzazione alla ratifica della Convenzione SUA (n.422 del 1989) ha provveduto sul piano sanzionatorio per le fattispecie descritte in tale Convenzione.

---

<sup>3</sup> Più precisamente dal 28 luglio 2010

Quanto al Protocollo SUA del 2005, esso prevede espressamente il caso in cui *lo scopo degli illeciti previsti dalla convenzione desumibile dalla loro natura o dal contesto è quello d'intimidire una popolazione o costringere un governo o un'organizzazione internazionale a commettere o astenersi dal compiere un determinato atto.*

Sia pure in sede di sintesi vanno menzionate alcune Decisioni Quadro adottate in sede U.E. (tra le quali la Dec. n. 827 del novembre 2014) a modifica di analoghe decisioni adottate e in particolare della Dec. n.851 del 2008 a sua volta emanata anche a seguito di risoluzioni del Consiglio di sicurezza dell'ONU. Tali decisioni riguardano più specificamente l'operazione militare dell'UE denominata "Atalanta" volta a contribuire alla dissuasione, alla prevenzione e alla repressione degli atti di pirateria e delle rapine a mano armata al largo della Somalia.

E infine vanno parimenti richiamati provvedimenti consequenziali ed applicativi degli Stati membri, tra cui l'Italia. Pur nella necessità di un coordinamento tra tali Stati e nell'unicità del vincolo per quanto riguarda il risultato da raggiungere, resta salva la competenza degli organi nazionali in merito alla forma ed ai mezzi da impiegare.

Malgrado il descritto quadro normativo di riferimento va ancora rilevato che non emerge ancora (e forse almeno in concreto è quasi impossibile

l'individuazione) di una linea di demarcazione netta tra pirateria e terrorismo.

Ciò lo si è potuto sperimentare anche dai vari aneddoti portati a conoscenza anche dalla cronaca giudiziaria, italiana ed estera. Già agli inizi del XIX secolo le Corti si occupavano della differenza tra finalità pubblica e privata degli atti di violenza che coinvolgono la sicurezza della navigazione<sup>4</sup> e s'è posto in evidenza che ancor oggi non v'è una soluzione soddisfacente di tale problematica. Lo stesso è a dirsi per il caso *Achille Lauro* che ha creato notevoli problemi di giurisdizione considerato che l'evento criminoso era stato commesso a bordo di nave italiana ma su acque territoriali di un altro Paese<sup>5</sup> e, infine, al caso *Castle John*<sup>6</sup> in cui la Corte di cassazione belga<sup>7</sup> - interpretando (in modo molto

---

<sup>4</sup> v. *Bolivia vs. Indemnity Mutual Marine Insurance*<sup>4</sup> (THE KING'S BENCH DIVISION and THE COURT OF APPEAL. Anno 1909

<sup>5</sup> V. Cass. pen 10 Ottobre 1985 in Riv. dir. int. 1987,957 ; sul caso v.amplius A. CASSESE A. *Il caso achille Lauro, 1987,*

<sup>6</sup> V. *Castle John and Netherlandsee Stichting Sirius v. NV Nabeco and NV Parafin,* in *ILR*, 1994, 537; con riferimento più specific al recente caso dell' *Artic Sunrise*, v. NOTO, *Atti di protesta violenta in mare. Pirateria, Terrorismo o fattispecie*

opinabile) il concetto di *fini privati* contenuto nella definizione di pirateria di cui alla UNCLOS - ha condannato le attività di alcuni militanti ambientalisti che potevano apparire sorrette da fini politici, considerandoli invece fini soggettivamente personali, cioè “*purely in support of a personal point of view concerning a particular problem, even if they reflected a political perspective*”, e quindi ravvisando un caso di pirateria.

Emergono, dunque, considerevoli carenze normative che, sia a livello internazionale che a livello nazionale, non si è riusciti tuttora a colmare, generando interpretazioni diverse e contrastanti dei fenomeni criminosi in argomento. In particolare, l’applicabilità e/o la prevalenza, ora della UNCLOS, ora del SUA ad attività che possono, in qualche modo, provenire dalla stessa matrice, sebbene con finalità apparentemente diverse. Ed è proprio la concezione di fine privato o politico che forse, a

---

*autonoma?* in *Riv. dir. int.* 2015, pag. 1198; TANI, *Il caso Artic Sunrise* in *Riv. giur. amb* 2014, pag.253

<sup>7</sup> Corte di Cassazione del Belgio, 19 dicembre 1986, *Castle John e Nederlandse Stichting Sirius contro. NV Mabeco e NV Parfin*

parere di chi scrive, andrebbe approfondita normativamente mediante una rivisitazione delle definizioni contenute nelle convenzioni internazionali e nella legge nazionale.

Anche nel sistema giuridico italiano, la definizione di pirateria non trova unanime interpretazione né in dottrina né in giurisprudenza a causa della complessità concettuale e della eterogeneità delle fonti.

L'art.1135 del codice della navigazione definisce la pirateria come la condotta del *comandante o ufficiale di nave nazionale o straniera* consistente sia in *atti di depredazione in danno di una nave nazionale o straniera o del carico, sia (anche alternativamente) in violenze a danno di persone imbarcate su nave nazionale o straniera con la medesima finalità di depredazione*. Nel concetto di depredazione sono, così, assorbite tutte le condotte (violente o /fraudolente/) appropriative di beni o della nave stessa, assimilabili al furto o alla rapina<sup>8</sup>.

---

<sup>8</sup> Per alcune analogie con il delitto di rapina ex art.628 c.p. (ma, si aggiunge qui, soltanto se la pirateria, atto di per sé violento, sia ritenuta essenzialmente finalizzata alla “depredazione” ex art. 1135 cod. nav., interpretato ad litteram senza estensioni (ovviamente non analogie con l'art.101 UNCLOS che invece espressamente fa riferimento in modo generale a “private ends”), v. Rivello, voce Reati marittimi ed aeronautici in Digesto pen. XI,1996, 114; cfr. anche REINOTTI, *Proprietà della nave*

Un incremento normativo di rilievo sia in campo internazionale che statale si ebbe con la già citata convenzione SUA del 1988 sottoscritta sulla spinta dei fatti storici dell’Achille Lauro (dirottamento della nave “Achille Lauro” nelle acque egiziane da parte di un commando palestinese). La relativa legge di ratifica (n.422 del 1989) ha costituito l’occasione per superare i limiti di applicazione dell’art. 1135 cod. nav. Un altro provvedimento che segna una tappa importante e fondamentale nella lotta e prevenzione alla pirateria è costituita dalla legge 2 agosto 2011 n. 130 ( conversione del D.L. 12 luglio 2011 n. 107), il cui obiettivo specifico è proteggere le navi italiane in transito negli spazi marittimi internazionali a rischio pirateria.

La legge, in particolare, prevedeva la possibilità, mediante specifiche convenzioni concluse tra armatori e Ministero della difesa, con oneri economici a carico dei primi, di imbarcare i cc.dd. NMP (Nuclei Militari di Protezione). La successiva modifica intervenuta con il D.M. 266/2012

---

*e dell’aeromobile (delitti contro)*, in *Digesto pen.*,X 1995, pag.213 che ritiene la pirateria un “ tipo qualificato di rapina”e opportunamente definisce la scelta del legislatore nazionale “riduttiva” rispetto alla normativa internazionale ove la corrispondente norma UNCLOS è ispirata in primo luogo alla tutela della sicurezza dei traffici piuttosto che di semplici beni privati.

prevedeva che gli armatori potessero avvalersi, in alternativa, di guardie giurate particolari, assimilabili ai *contractors* internazionali dopo corsi di formazione specifici e licenze particolari. Il d.l. 18 febbraio 2015 convertito in legge con modificazioni (l. n.43 del 2015) ha eliminato l'alternativa sulle modalità di protezione sicchè gli armatori possono avvalersi soltanto di guardie giurate. Vengono così a cessare tutte quelle problematiche connesse con la presenza di militari a bordo di mercantili, ad esempio con riferimento ai poteri del comandante della nave ove i militari venivano imbarcati.

La normativa in vigore, in ogni caso, risulta carente riguardo ai soggetti autorizzati all'autodifesa armata e limita tale impiego alle navi mercantili senza contemplare in maniera esplicita né le navi da crociera né le navi da pesca battenti bandiera italiana, pur essendo queste ultime particolarmente esposte alla pirateria.

Il caso Enrica Lexie costituisce un fondamentale caso di scuola, non solo per le questioni ad esso sottese ma anche perché rappresenta l'argomento da sempre dibattuto e controverso dell'applicazione delle misure di repressione e contrasto alla pirateria.

Infatti, tali misure di repressione si dimostrano come assolutamente essenziali per combattere tale fenomeno e cercare di arginarlo il più possibile.

E' da considerare che il contrasto alla pirateria (in particolare in alcune aree marittime del mondo) comporta alti costi che si riverberano impattando sulle compagnie di navigazione, gli equipaggi e il traffico marittimo mondiale (si pensi, ad esempio, ai costi che molti armatori debbono sopportare in caso di atto di pirateria, non solo per i danni alla navigazione e alla nave medesima o al carico ma anche per il sostegno post - sequestro agli equipaggi che sono stati oggetto di tale atto criminoso).

Ciò senza contare i costi assicurativi sopportati per gli indennizzi, le perdite e il riscatto pagato ai pirati. Negli ultimi anni, infatti, a seguito dell'intensificarsi del fenomeno pirateria, si è assistito, nel settore dell'assicurazione, a una riconsiderazione concettuale delle attività di pirateria, rilevandosi che l'attuale definizione fornita dalla UNCLOS non tiene conto degli atti sempre più frequenti che si verificano nel mare territoriale e comunque in acque interne.

Una definizione univoca ed aggiornata con le più recenti modalità di esecuzione si palesa necessaria anche per stabilire con maggiore certezza quando le azioni dei pirati possano rappresentare un evento esonerativo della responsabilità del vettore marittimo. In assenza di tale precisazione normativa, opportunamente la Convenzione di Rotterdam del 2009 sul trasporto internazionale di merci interamente o parzialmente per mare

enumera (art. 17 par. 3 lett. C) oltre alla pirateria nella sua classica accezione (*piracy*) anche altri gli atti di violenza, compiuti in qualsiasi zona di mare, da pirati o da altri criminali per fini privati o politici: *war, hostilities, armed conflict, terrorism, riots, and civil commotions*. Le regole per le coperture assicurative relative al fenomeno pirateria ed alle attività di contrasto fanno riferimento a vari formulari, soprattutto, nel diritto inglese, cui la prassi italiana frequentemente si uniforma, anche per quel che riguarda il personale armato ingaggiato a bordo<sup>9</sup>.

Nell'ambito del diritto inglese sono state predisposte le più importanti polizze di copertura del riscatto, sia esso riferito alla nave e al carico, sia esso riferito all'equipaggio. E proprio in riferimento a quest'ultimo elemento che sono sorte varie problematiche, risolte diversamente a seconda dell'ordinamento giuridico.

Configurando il pagamento del riscatto quale atto di avaria comune come riconosciuto anche dalla giurisprudenza italiana - che oltre all'art.

---

<sup>9</sup> In questa parte ci si limita a richiamare A. BOGLIONE, *Pirateria e rischi di guerra nelle assicurazioni marittime : l'attuale regolamentazione legale e contrattuale ed elaborazione giurisprudenziale in diritto italiano inglese ed internazionale in Assicurazioni*, 2012, pag. 51

536 cod. nav. richiama la Regola A di York ed Anversa<sup>10</sup> - e straniera oltre che da numerosa dottrina nazionale ed internazionale e considerando il fine estorsivo dello stesso, sono state introdotte, nella prassi inglese, le polizze Kindnap & Ransom (sequestro e riscatto) con lo scopo di indennizzare tutte le perdite, compreso, appunto, il riscatto che è stato liquidato.

Il sistema ha sollevato parecchie perplessità, affrontate sia dalla giurisprudenza anglosassone che da quella nazionale, in ordine alla legalità di tale pagamento e alla compatibilità con l'ordine pubblico. Mentre, infatti, nell'ordinamento britannico, il pagamento di un riscatto non viene considerato atto illegale, non essendoci alcuna legge che ne faccia espresso divieto, nell'ordinamento italiano, la questione si è posta ancora con maggiori incertezze. Se per parte della dottrina, il pagamento è stato ritenuto illegale e contrario all'ordine pubblico in virtù della legge 82/1991, varata per combattere la diffusione dei sequestri di persona a scopo di estorsione di quel periodo storico, e analogicamente applicabile anche ai casi di pirateria, altra dottrina ha escluso questa applicazione analogica, poiché *in malam partem*, e ha ritenuto

---

<sup>10</sup> Tra le decisioni più recenti (ord.) v. Trib. Ravenna 3 dicembre 2010 in *Dir. mar.* 2012, pagg. 1188 con nota di S. DOMINELLI.

perfettamente assicurabile il *ransom* atteso che in realtà nessun divieto è previsto per il pagamento di somme dovute per la restituzione di beni sottratti (nave e carico) a seguito di atti di pirateria che si caratterizzano per unitarietà e autonomia rispetto al bene giuridico tutelato dalla legge 82/1991. In realtà tale normativa (spec. art. 2), configurando come reato il pagamento del riscatto per un sequestro di persona, fa riferimento soltanto alla “copertura del rischio, nel *territorio dello Stato*,...” ed è noto che, ex art. 14 preleggi, le leggi penali non possono essere oggetto di procedimento analogico. La sanzione civilistica di nullità dei relativi contratti di assicurazione contenuta nel secondo comma della norma citata sembra in stretta connessione con i riscatti cui si riferisce il primo comma<sup>11</sup>.

Nel corso di questa parte introduttiva s'è rilevato che molti sono, dunque, i cambiamenti normativi auspicabili e gli interrogativi aperti dal fenomeno della pirateria moderna. Questo lavoro - pur nei limiti di cui si è consapevoli - intende offrire, un contributo di approfondimento.

---

<sup>11</sup> In argomento v. A, BOGLIONE, op. e loc. cit.

## **1. BREVE STORIA DELLA PIRATERIA DALLE ORIGINI AI GIORNI NOSTRI**

### ***1.1 Nascita e geografia dell'antica pirateria***

Scrivere delle origini della pirateria significherebbe scrivere la storia marittima del mondo poiché la nascita delle *gesta piratorum* è concomitante con l'inizio dei traffici per mare. La pirateria è sempre esistita e la sua evoluzione è legata allo sviluppo dei traffici mercantili marittimi come è dimostrato anche dalle prime spedizioni, in particolare quelle fenicie.

Come afferma Philip Gosse “....*al pari dell'omicidio, la pirateria è una delle più antiche manifestazioni umane di cui si conservino tracce. I riferimenti alla pirateria coincidono con le prime notizie riguardanti i viaggi e il commercio. Gli uomini avevano appena cominciato a trasportare merci da una località all'altra e non tardarono a fare la loro comparsa individui intraprendenti che trovavano profitto nell'intercettare quelle merci lungo il percorso. Il commercio segue la bandiera, e il saccheggio, sia per terra che per mare, tiene dietro al commercio*”<sup>12</sup>.

---

<sup>12</sup> P.GOSSE, V. EVANGELISTI *Storia della pirateria*, 2008, pagg. 17 ss.

Il commercio internazionale marittimo è stato, fin da epoche lontanissime, sinonimo di progresso e civiltà e, per tale motivo, oggetto di opposte mire di controllo da parte delle varie forze marittime. Non a caso, osservava Sir Francis Drake, uno dei più famosi corsari inglesi a servizio di Sua Maestà britannica nel XVI secolo, che “*chi domina il mare domina il mondo*”.

Sin dagli albori della navigazione, la pirateria si era manifestata come un flagello che interessava tutte le popolazioni marittime che, al loro interno, ebbero gruppi dediti alla stessa. Il fenomeno interessa Fenici, Etruschi e pirati greci, provenienti dalle diverse regioni dell’Ellade. La letteratura greca, ad esempio, è ricca di racconti di viaggi insidiati dalla minaccia della pirateria che assume una certa notorietà anche nella mitologia. Si dice, infatti, che gli ateniesi dedicarono un tempio agli Dei Castore e Polluce, che avevano liberato la loro città dai pirati<sup>13</sup>.

Ed è proprio la linguistica greca a coniare il termine “*peirates*” quale evoluzione in senso dispregiativo della parola “*leistēs*” dal significato saccheggiatori, rapinatori, utilizzata da Omero nell’Odissea “... *o forestieri, chi siete? Da quali lidi siete partiti per percorrere le vie del*

---

<sup>13</sup> M.ANNATI, F. CAFFIO *Pirati di ieri e di oggi* in *Supplemento Rivista Marittima*, 2009, pagg. 15 ss.

*mare? Siete mercanti o errate quali pirati che mettono in pericolo la loro vita per arrecare danno agli altri?”*<sup>14</sup> e dai poeti suoi contemporanei.

Tuttavia, la domanda posta dagli antichi poeti non ha lo scopo di offendere ma evidenzia come la pratica della pirateria presso i greci, che abitavano lungo le coste o nelle isole e cominciarono a viaggiare per mare, fosse addirittura fonte di merito e di vanto, in quanto, come commenta anche Tucidide nei suoi scritti<sup>15</sup>, essa veniva ritenuta un'attività di sostentamento condotta da personaggi carismatici per sé e per i più deboli, stante anche l'instabilità socio – politica dei paesi costieri.

Nei testi storici, infatti, la pirateria non veniva mai criticata in quanto ritenuta legittima, procurando ingenti guadagni a chi la praticava, favorendo le azioni piratesche soprattutto nelle aree mediterranee ricche di insenature e isolette atte a nascondere le navi pirata, come la penisola greca.

---

<sup>14</sup> P. DE SOUZA *Piracy in the Graeco – Roman world*, in *Cambridge University Press*, 2002, pagg. 43 ss.

<sup>15</sup> TUCIDIDE, *Storie*, I, 5, 1

Se la temerarietà e legalità delle incursioni dei *peirates* passarono inizialmente inosservate, la loro crescente arroganza e sfrontatezza finì per infastidire il nascente Impero Romano che reagì con una vera e propria spedizione punitiva avvallata dalla *Lex Gabinia de bello piratico o de uno Imperatore contra praedones constituendo*. Nel 67 A.C., infatti, il Senato Romano nominò a capo di tale spedizione Pompeo, attribuendogli un vastissimo potere militare. Egli riuscì a liberare il Mediterraneo dalla pirateria, suddividendo il mare in zone e respingendo per aree le flotte dei pirati, accompagnando tale campagna militare a una campagna psicologica volta a convincere numerosi pirati ad arrendersi, senza combattimenti<sup>16</sup>.

I Greci non furono gli unici predoni del mare, nonostante la posizione geografica della penisola ellenica che permetteva loro di sorvegliare tutte le rotte commerciali del Mediterraneo. Il mare “in mezzo alle terre” fu, infatti, solcato da Fenici, ritenuti con le loro imbarcazioni, i navigatori più abili del mondo, dagli Etruschi, passati alla storia come feroci pirati e indiscussi dominatori del mare e dagli stessi Romani, i quali se inizialmente sfruttarono l’attività di pirateria per ampliare i loro

---

<sup>16</sup> C.M. MOSCHETTI, *Pirateria* in Enc. Dir. XXX, 1983, pagg. 873 ss.

commerci, si trovarono in un secondo tempo a combatterla per il crescente pericolo alla loro stabilità.

La prima vera lotta tra uno Stato commerciale e pirati organizzati si ebbe proprio tra queste tre popolazioni. I Fenici di fatto avevano il monopolio del Mediterraneo, trasportando spezie e sete dall'Oriente e avendo come punti fermi di approdo Cartagine e Marsiglia. La lunghezza dei loro viaggi e la ricchezza del bottino trasportato erano direttamente proporzionali al rischio sopportato e per i greci, popolo povero e avvantaggiato dalla posizione geografica sul mare, la pirateria costituiva la principale e più lucrosa forma di guadagno. Alla disfatta subita da parte dei romani dopo la spedizione di Pompeo, seguirono anni di relativa tranquillità in cui il commercio marittimo dell'epoca fu protetto dal governo autoritario di Giulio Cesare fino alla sua morte nel 44 A.C.

Lo stesso Giulio Cesare, si narra, venne rapito mentre si recava a Rodi per seguire un corso di retorica dai pirati della Cilicia che richiesero un riscatto per la sua liberazione. Inviati i suoi servitori a terra per recuperare il denaro necessario, appena questo giunse da Mileto, Cesare fu liberato e, nell'immediato, equipaggiò una flotta contro gli stessi pirati

che l'avevano rapito, crocifiggendoli tutti come, scherzando, aveva predetto loro durante la prigionia<sup>17</sup>.

In precedenza e a loro volta i Fenici, protagonisti del commercio nel Mediterraneo sin dagli albori delle civiltà sorte sulle coste del *mare nostrum*, ebbero anche il pregio di superare i confini di questo mare, compiendo grandiose esplorazioni e spingendosi sino al percorso che circonda il continente africano. Tale espansione, tuttavia, non ebbe quale mira una sorta di egemonia politica ma il compimento di buoni commerci.

Le rotte dei pirati nel Mediterraneo subirono una modifica della loro mappatura all'indomani delle crociate che spostarono il baricentro dell'interesse delle loro azioni verso Oriente. Rodi diventò, così, il miglior punto strategico per avvistare e bloccare le navi degli "infedeli", sulla rotta che portava a Costantinopoli, divenuta capitale dell'impero ottomano, da sempre nemico della cristianità.

L'espansione islamica che arrivò a controllare, quindi, le coste orientali e occidentali del Mediterraneo assoggettò intere città marinare che misero

---

<sup>17</sup> PLUTARCO, *Vite parallele. Alessandro e Cesare*, Roma, 2008; SVETONIO, *Vita di Cesare*, 4

a disposizione le loro flotte mercantili a favore della guerra santa agevolando la conquista di quelle acque.

L'Italia meridionale fu la vittima privilegiata di queste incursioni saracene e barbaresche che conquistarono non solo il mare ma anche i territori, come possono testimoniare le architetture urbane, ancora oggi, nel Sud della Penisola. In particolare, la Sicilia fu interamente assoggettata alle occupazioni saracene interrotte solo occasionalmente dai cristiani che combattevano per ripristinare l'egemonia della Chiesa di Roma. La situazione mutò con l'intervento dei Normanni per cui quei luoghi divennero la base d'attacco per la riscossa dei combattenti cristiani.

Tra i pirati saraceni, il nome più noto è sicuramente quello di Khayr al – Din, detto il Barbarossa. Figlio di un armatore di Mitilene, si convertì, unitamente al fratello Aruj, volontariamente, alla fede di Maometto, imbarcandosi su galee turche e mostrando, sin da subito, capacità fuori dal comune. Divenne, dopo la morte del fratello Aruj, capo indiscusso di tutte le flotte ottomane, conquistando Algeri, Tunisi e Tripoli e incrociando il suo percorso molteplici volte con quello dell'ammiraglio genovese Andrea Doria che trascorse buona parte della propria vita a dargli la caccia. Sembra, tuttavia, che i due ammiragli volutamente vollero evitare lo scontro diretto, scambiandosi anche qualche favore,

come la consegna da parte del Doria del corsaro Dragut, fatto prigioniero<sup>18</sup>.

La lotta contro saraceni e ottomani per mare venne condotta anche dai pirati Uscocchi, dal croato *Uskok*, ovvero fuggiaschi, in quanto essi si rifugiavano nei territori cristiani dell’Austria e di Venezia per allontanarsi dai territori balcanici invasi dai Turchi. Tuttavia, non ebbero mai uno schieramento “fedele” ai cristiani ma, a seconda della convenienza, si schieravano a favore ora di navi ottomane, ora di navi cristiane sino alla loro completa distruzione da parte della coalizione austro – veneziana nel 1615.

Al di fuori del Mediterraneo, solcando le rotte oceaniche, la distribuzione della pirateria spazia dai Caraibi, alle Americhe, Mar Rosso e Golfo Persico, India, Indonesia e Cina.

La parte meridionale del mare caraibico era normalmente attraversata da pirati che utilizzavano la costa venezuelana come base per i loro affari.

Se la pirateria dei Caraibi è stata senza ombra di dubbio la più famosa e la più prosperosa, in quanto prede erano i ricchi galeoni spagnoli, le navi più numerose si contano invece tra la pirateria nei mari cinesi, una

---

<sup>18</sup> I. CAVARRETTA – E. REVELLI, *Pirati*, Roma, 2009, pagg. 63 ss.

pirateria definita “povera” e destinata alla sopravvivenza delle comunità costiere.

Le scorribande dei predoni del mare venivano compiute sovente con armi, spesso pesanti corazze che pregiudicavano persino le loro azioni. Le imbarcazioni con il tempo vennero sviluppate e migliorate in velocità e sicurezza.

Non vi era un tipo di nave prediletto dai pirati: a seconda delle spedizioni potevano essere utili galeoni, vascelli e fregate. Il miglioramento della costruzione delle navi si deve ai Fenici che adottarono due fondamentali strutture che, ancora oggi, sono alla base della carpenteria navale: la chiglia e le costole. Con la prima lo scafo acquistò stabilità di rotta, con le seconde, una struttura più forte in grado di garantire velocità, sicurezza e capacità di trasporto. Questa tecnica condusse alla creazione della galea, la quale nei secoli a venire avrebbe poi dominato il Mediterraneo.

Non vi è certezza sull’attribuzione di tale costruzione ma è sicura, invece, l’etimologia del nome dal greco *galeas*, pesce spada, a causa della prua lunga e sottile, utilizzata per colpire, speronare e agganciare le imbarcazioni nemiche. Le vele della galea servivano esclusivamente per navigare con il vento in poppa mentre la propulsione era affidata ai remi che comportavano, atteso il grande numero, la presenza a bordo di

decine e decine di uomini. Il termine “galera” e “galeotto” deriva proprio dall’impiego di questa forza lavoro a bordo della galea che disponeva di quattro categorie: schiavi, forzati, coscritti e bonavoglia. Le prime due erano composte da condannati al remo, ovvero che mangiavano e riposavano legati al rispettivi banchi; i coscritti erano cittadini obbligati all’imbarco in tempi di guerra che percepivano un minimo rimborso, mentre i bonavoglia si imbarcavano volontariamente e provenivano dalle fila di cittadini bisognosi che sottoscrivevano un contratto di arruolamento per sei anni<sup>19</sup>.

Con l’ingresso dell’Inghilterra come potenza costiera del Mediterraneo, la galea fu gradualmente sostituita dalle navi tonde, tipiche dei cantieri del Nord. La prua arrotondata consentiva ai Popoli nordici, come i Vichinghi, abili guerrieri e costruttori di navi, di affrontare mari freddi e per via del pescaggio poco profondo.

La versatilità nella navigazione e nel trasporto caratterizzò anche le giunche che solcavano, invece, i mari burrascosi della Cina, potevano affrontare la navigazione in mare aperto e approdare a qualsiasi litorale, anche di basso fondale ove essere impiegate per il trasporto (lecito o

---

<sup>19</sup> I. CAVARRETTA – E. REVELLI *op.cit.*, pagg. 47 ss.

illecito) di merci e persone, l'utilizzo militare e commerciale, il contrabbando e la pirateria.

Il trasporto illegale di persone costituì attività tipica per oltre venti secoli anche per i pirati del Mediterraneo, sia classici che barbareschi, i quali crearono società ad hoc ad Algeri, Tunisi e Tripoli per finanziare i vascelli destinati al trasporto degli schiavi. La maggior parte di questi prigionieri, destinati al lavoro a bordo delle galee, non sopravvivevano a lungo a causa dell'intenso sforzo fisico richiesto, delle scarsità di cibo e delle disumane condizioni igieniche in cui erano costretti a vivere e lavorare. Raramente avvenivano disperati tentativi di fuga in massa, a volte coronati da successo e gli stessi prigionieri riusciti nell'intento di fuggire alimentavano, a loro volta, le fila dei pirati.

Facile, intuire, invece, la sorte delle prigioniere, impiegate come domestiche da anziane e negli harem da giovani. Nel mondo dei pirati, infatti, non esiste la figura femminile se non come moglie, amante o prostituta. Tuttavia, sembrano esistere altre realtà storiche. Alcuni testi, tramandati sino ai giorni nostri<sup>20</sup>, raccontano le gesta di due famose "piratesse" Mary Read e Ann Bonnje. Costrette a nascondersi sotto spoglie maschili, esse mostrarono più coraggio e abilità degli altri

---

<sup>20</sup> I. CAVARRETTA – E. REVELLI *op. cit.* pagg. 63 ss

componenti dell'equipaggio e il loro iter le portò a un destino comune, dopo essersi incrociate sulla stessa nave.

Già dall'ottavo sec. A.C., i mari vennero attraversati anche dalle navi di importanti sovrane, tra cui Teuta, Regina degli Illiri, popolazione che viveva nell'attuale Penisola Balcanica. Stratega impressionante, era capace di simulare a terra l'avaria della propria imbarcazione per entrare in porto e, coadiuvata da svariate imbarcazioni nascoste, compiva razzie nei villaggi. Così come in mare, abbordava le navi di passaggio con attacchi e fughe repentini. La pericolosità della strategia di Teuta si fece sentire anche presso l'emergente Impero Romano che inviò un'imponente flotta per soffocare le abilità della sovrana.

Anche il Mare del Nord ha visto navigare piratesse, in particolare numerose donne vichinghe, note per la loro efferatezza e violenza e donne provenienti da Irlanda e Gran Bretagna, tra cui la celebre Grace O'Malley. Addestrata dal padre a una vita da pirata, alla morte di questi, prese il suo posto e devastò le coste irlandesi, al comando di un equipaggio di più di duecento uomini e condusse tale attività piratesca sino a tarda età.

Cheng I Sao fu, invece, senza ombra di dubbio la più celebre donna dedita alla pirateria a solcare i mari dell'Estremo Oriente. Prostituta di professione, moglie di un pirata, alla morte del marito si mise a capo di

una flotta di millecinquecento navi che battevano le acque della costa cinese e della Malesia fino a negoziare con l'imperatore cinese la resa in cambio di aiuti finanziari e clemenza.

I nomi succitati sono soltanto alcuni riferibili alle donne di mare più note ma tantissime altre, rimaste sconosciute, si sono imbarcate spesso per necessità e disperazione tra le fila di pirati sfrontati e pronti a tutto.

### ***1.2 Roma e la pirateria***

I Romani furono gli ultimi a intraprendere la navigazione nel Mediterraneo e per gli stessi la pirateria ha costituito un fenomeno prevalentemente bellico. L'obiettivo principale era la salvaguardia della navigazione marittima.

Le regole della navigazione in uso allora furono, infatti, oggetto anche di scontro poiché completamente distanti dai principi della cultura giuridica romana, a partire dallo stesso concetto di nave. Nel diritto romano la nave, quale *res*, veniva compresa nelle cose mobili composte da più unità funzionali e destinate all'esercizio della navigazione. Questa

finalità consentiva di ripartire l'organizzazione dell'attività tra varie figure, quali l'*exercitor* (armatore), il *magister*, a capo dell'attività economica connessa alla navigazione, il *gubernator*, responsabile delle funzioni tecniche e di governo della nave. A queste figure di vertice, se ne collocavano altre subordinate, come i *nautae* (marinai), i *custodes navium*, a vigilanza della nave e i *nauegi*, carpentieri. Attraverso l'istituzione del *magister*, l'armatore assumeva la totale responsabilità degli obblighi assunti da questi, c.d. *actio exercitoria*<sup>21</sup>, mentre egli non era responsabile per le obbligazioni assunte dagli altri componenti l'equipaggio, salvo la commissione di delitti, per cui l'armatore rispondeva per *culpa in eligendo* e *culpa in vigilando*.

Per esorcizzare il pericolo e il rischio connesso alla navigazione, fu creato una sorta di contratto di garanzia, in cui l'armatore assicurava che le merci affidate venivano ricevute con garanzia di salvezza. Si iniziò a parlare, dunque di *receptum*, ovvero di obbligazione nascente dal ricevimento delle merci, che gradualmente diventò un elemento naturale del contratto di trasporto. Tale obbligazione sorgeva per il solo fatto di

---

<sup>21</sup> A. URICCHIO *Nuove piraterie e ordinamenti giuridici interni e internazionali*, 2011, pagg. 43 ss.

accettare le cose a bordo<sup>22</sup> e consisteva nel dovere d'indennizzare i danni connessi con ogni rischio, compresi quelli derivanti da forza maggiore, esclusi quelli qualificati come *damnum fatale*, tra cui la pirateria. Nella parte introduttiva di questo scritto s'è avuto modo di richiamare il passo del Digesto che si esprime in tal senso.

Si era formato un gruppo di regole consuetudinarie che furono applicate a tutta la navigazione nel Mediterraneo ed erano conosciute come *lex Rhodia de iactu*, per la quale quando, ad esempio, per necessità collegate alla navigazione fosse stato necessario alleggerire la nave gettando in mare parte o tutto il carico (*iactus mercium*), il danno che ne conseguiva veniva ripartito tra tutti i proprietari<sup>23</sup>. Scopo principale della Lex Rhodia era, dunque, quello di favorire la navigazione, salvaguardando gli interessi degli imprenditori marittimi e di chi consegnava le merci per il trasporto delle stesse dagli innumerevoli rischi creati sia per mano dell'uomo che per opera del mare. Erano state gettate le basi per l'istituto dell'avaria comune le cui interconnessioni con i danni e le maggiori

---

<sup>22</sup> L'istituto del *receptum rimane* oggi alla base del contratto di trasporto e delle responsabilità ad esso collegate

<sup>23</sup> L'istituto è oggi conosciuto come contribuzione in avaria comune

spese causate dalla pirateria sono state più sopra sintetizzate richiamando anche recenti decisioni giurisprudenziali.

Da questa esigenza di sicurezza dei mari nacque la volontà di reprimere qualsiasi forma di inganno o violenza contro la navigazione, in particolare la pirateria che costituiva una vera e propria piaga dei mari e incideva sulla sicurezza della navigazione in Mediterraneo. L'assalto dei pirati poteva avvenire in un duplice modo: o attraverso la rapina delle merci trasportate che poi venivano vendute nei porti o con il rapimento di ostaggi che venivano rilasciati dietro pagamento di un riscatto.

La prima guerra conosciuta dai Romani contro la pirateria è descritta da Polibio (206 – 124 A.C.). Venne combattuta contro l'Illiria, corrispondente oggi ai territori di Albania e Montenegro in quanto la stessa stava mettendo in pericolo la sicurezza dei traffici marittimi nell'Adriatico<sup>24</sup>. Peraltro, la pirateria era stata sfruttata e tollerata dai Romani sino a quando non divenne un pericolo per gli obiettivi espansionisti di Roma.

Nel 96 A.C., fu poi approvato un plebiscito conosciuto come *lex piratica*, che prevedeva l'irrogazione di una multa per i pirati anche sulla

---

<sup>24</sup> P. DE SOUZA *op. cit.* pagg. 179 ss.

base di un'azione popolare, ovvero esercitabile da *quivis de populo*<sup>25</sup>. Nel 74 A.C., un primo tentativo di annientamento completo dei pirati fu effettuato da Marco Antonio Cretico, anche se in questa campagna si ebbero pesanti sconfitte da parte degli incursori pirati. Nel 67 A.C. fu assegnato a Pompeo un comando militare illimitato che sradicò definitivamente la pirateria nel Mediterraneo, restituendo sicurezza ai mari<sup>26</sup>.

Ma chi erano i pirati per il diritto romano? La frase trascritta all'inizio del presente lavoro vuole rendere omaggio all'affermazione di Cicerone, il quale nel *De Officiis* 3.107, osserva che “*pirata non est ex perduellionis numero definitus, sed communis hostis omnium*”: il pirata non rientra tra i nemici pubblici ma tra i comuni nemici di tutti.

Soggiunge Pomponio che “*nemici vanno ritenuti coloro che pubblicamente ci hanno dichiarato guerra: gli altri sono ladroni o predoni*”<sup>27</sup>. Ciò significava che, a differenza dei nemici contro i quali si fosse in guerra, i pirati non potevano essere considerati come un popolo, ovvero come persone appartenenti a un ordinamento politico – giuridico

---

<sup>25</sup> A. URICCHIO *op. cit.* pagg. 43 ss.

<sup>26</sup> Cfr., *Infra*, cap.1.1

<sup>27</sup> A. URICCHIO *op. cit.* pag. 43 ss.

ma persone che si trovavano fuori da ogni consorzio civile e da regole sociali.

Pertanto, non era possibile alcuna forma di relazione giuridica o “*pacta*” con gli stessi e tali accordi, in deroga al principio generale della *bona fides* invalsa nei contratti, erano assolutamente irrilevanti.

Ciò in virtù del dispregio verso tutti gli atti di pirateria o commessi con violenza.

Chi cadeva nelle mani dei pirati non veniva considerato *captivus*, ovvero in stato di schiavitù, come lo erano i prigionieri di guerra ma giuridicamente libero. La condizione di *libertas* consentiva a colui che veniva catturato dai pirati di mantenere la proprietà dei suoi beni, nonché la capacità di disporne liberamente, anche *post mortem*. Così, ad esempio, era perfettamente valido l’eventuale testamento redatto durante lo stato di prigionia<sup>28</sup>.

Nonostante la conservazione della piena capacità giuridica e d’agire, l’ordinamento romano si preoccupò, comunque, di proteggere il *captus a piratis*, in quanto quest’ultimo si trovava, in ogni caso, nella impossibilità materiale di tutelare i suoi beni. Ciò avveniva mediante l’istituzione di un *procurator*, che provvedeva a curare gli affari della

---

<sup>28</sup> C.M. MOSCHETTI *op. cit.*, pagg. 873 ss.

persona assente, sia che ne fosse stato investito di tale ufficio, sia spontaneamente. Nel caso della mancanza di un *procurator*, invece, al *captus* veniva concesso di proteggere i suoi interessi attraverso l'istituto della c.d. *restitutio in integrum*, ovvero la possibilità di essere messo dal magistrato nella condizione giuridica antecedente la propria cattura in modo da impedire gli effetti dell'atto giuridico compiuto in sua assenza, eliminandone, anche se già verificatesi, le conseguenze patrimoniali. Pertanto, il *redemptus a piratis* conservava il proprio status di libero *ingenuus* e di cittadino romano.

Nel diritto penale romano, la pirateria non venne considerata come un particolare delitto a sé stante ma accomunata al brigantaggio terrestre e ai cc.dd. *latrones*, la cui caratteristica era il tipo di violenza, esercitata allo scopo di uccidere, a nulla rilevando l'uso effettivo delle armi. Dunque, *piratae* e *latrones* erano considerati una specie di pericolosissimi criminali, cui si poteva dare liberamente la caccia e la morte da parte di chiunque, non potendosi invocare a proprio favore alcuna protezione o difesa da parte dell'ordinamento. Essi potevano essere offesi nella persona e nelle cose ed essere impunemente uccisi.

Le conseguenze di questa esclusione dei diritti della personalità comportava, anzitutto, che i pirati non acquistavano la proprietà della preda e, pertanto, la proprietà rimaneva in capo al *captus*; essi, inoltre,

non potevano commerciare e le autorità portuali potevano mettere sotto sequestro le loro navi e i beni in esse caricati.

Tale forma di repressione venne gradualmente meno con la disgregazione dell'impero e la pirateria riprese vigore dopo la caduta dello stesso, specie nel Mediterraneo, con le imprese di gruppi di saraceni e nei mari del Nord Europa (mare del Nord e mar Baltico), i cui mercanti di traffici marittimi formarono una sorta di alleanza chiamata Lega Anseatica<sup>29</sup> per la protezione contro i pirati.

---

<sup>29</sup> Lega Anseatica (in tedesco "Hanse") fu un'alleanza di circa 100 città dell'Europa settentrionale che nel tardo Medioevo ebbe un quasi monopolio del commercio tra Germania, Paesi Baltici, Russia, Scandinavia, Paesi Bassi e Londra.

Le città tedesche Amburgo, Brema, Lubeca e Rostock si chiamano ancora oggi, ufficialmente, "Hansestadt" (città anseatica)

### ***1.3. Pirateria e figure affini: corsari, bucanieri e filibustieri***

“Non sono un pirata ma un corsaro, un marinaio specializzato nella guerra di corsa, al servizio di Sua Maestà la Regina Elisabetta”, così soleva esordire uno dei più temuti corsari della storia, Francis Drake<sup>30</sup>. Comincia nel 1400 la distinzione tra attività di pirateria vera e propria e quella condotta con il consenso e l'autorizzazione dei regni. Questa ultima forma di attività piratesca prese il nome di “guerra di corsa” poiché si trattava di correre sulle navi e sui beni nemici per far preda.

Caratteristica principale della corsa fu l'autorizzazione attraverso il rilascio della c.d. *lettre of marque* o *lettre de marque*, lettera di marca (dal latino “marcare”, ovvero impadronirsi) a condurre tale attività di pirateria c.d. “istituzionale” da parte del governo sotto la cui bandiera il corsaro agiva. La licenza di “corsa” veniva rilasciata anche in tempo di pace, quale forma di rappresaglia da parte di privati che avevano ottenuto dai governi “attaccati” offesa o danno e non potevano ricorrere ai propri governi per ottenere risarcimento.

Per le modalità con cui avvenivano le depredazioni e le condotte belligeranti, pirateria e corsa sono stati due fenomeni che sembravano confondersi ma la linea di demarcazione è che il corsaro agiva

---

<sup>30</sup> M.ANNATI, F. CAFFIO, *op. cit.*, pagg. 15 ss.

nell'interesse principale dello Stato pur avendo di mira anche il lucro personale; quest'ultimo, invece, obiettivo esclusivo del pirata comune. Inoltre, al solo corsaro veniva applicato il trattamento di prigioniero di guerra in caso di cattura, nonché la libertà di approdo nei porti, senza il rischio di vedersi confiscare la nave.

I corsari venivano scelti tra i sudditi per nascita e per origine o anche stranieri, se dimostravano di aver fissato dimora nello Stato concedente l'autorizzazione. Prima che codesta autorizzazione fosse rilasciata era necessario che il corsaro versasse una cauzione che costituiva una sorta di garanzia nel caso di danni arrecati a Stati amici o neutrali. Non era esattamente una manleva ma la garanzia per il buon esito in concreto di un'azione di regresso nei confronti del corsaro da parte dello Stato costretto a pagare i danni alle autorità statali straniere<sup>31</sup>.

Altre regole della corsa marittima erano contenute nel Consolato del Mare<sup>32</sup>, una sorta di compilazione di usi e consuetudini marittime valevoli per tutto il Mediterraneo. Tra queste la sorte della nave e il suo carico. Se entrambi appartenevano al nemico, *nulla quaestio*. Il corsaro si impadroniva di nave e carico. Se la nave apparteneva ad "amici" e il

---

<sup>31</sup> C.M. MOSCHETTI *op. cit.* pagg. 873 ss.

<sup>32</sup> *ibidem*

carico a nemici, il corsaro poteva costringere il proprietario della nave a consegnare i beni o a condurli in un luogo sicuro indicato dallo stesso corsaro. Se, infine, la nave apparteneva a nemici e il carico ad amici, le regole del Consolato disponevano che i mercanti dovessero accordarsi con il corsaro per riscattare a prezzo conveniente la nave. Se l'accordo non avveniva, il corsaro poteva inviare forzatamente la nave nel suo porto di armamento.

Le regole del Consolato furono osservate quale consuetudine sino al secolo XVII per poi per la prima volta venire codificate nell'*Ordonnance* della Marina del 1681 emanata da Luigi XIV, tenendosi conto, com'è naturale, dell'evoluzione giuridica intervenuta in quell'arco di tempo.

La corsa non fu solo un'attività di guerra o rappresaglia ma un'attività economica, fonte di lucro, alla quale potevano associarsi persone di ogni ceto. Tra i contratti di rilevanza economica stipulati in occasione della corsa, senza dubbio, il più interessante e in uso era quello di *accomenda*, ovvero vere e proprie *societas*, nelle quali il conferimento di cose o lavoro da parte dell'accomandatario si univa al conferimento dell'accomandante, mettendo in comune il profitto derivante dalla spedizione che veniva diviso tra gli associati in base all'apporto di ciascuno. Così come veniva messo in comune il prestito ricevuto per la

corsa, il c.d. *mutuo in panatica*<sup>33</sup> per affrontare le spese della spedizione, di armamento e approvvigionamento. Gli interessi di tale prestito marittimo variavano a seconda della durata e dell'importanza della spedizione e dovuti solamente in caso di successo dell'impresa.

Pirateria e corsa, concettualmente e giuridicamente diverse, ma egualmente pericolose per i traffici marittimi finirono per alimentare la nascita di alcuni istituti tipici del diritto commerciale, quali il contratto di trasporto marittimo e l'assicurazione. Tipico era il c.d. *contratto di conserva*, presente nel Consolato del Mare, per cui il proprietario di una nave poteva contrarre con i proprietari di altre navi in occasione di uno stesso viaggio il rischio di sopportare in comune nemici o attacchi corsari. Per garantire una maggiore sicurezza alle navi mercantili contro tale rischio, era comune anche la pratica di far navigare insieme più navi (c.d. *viaggi in carovana*) atteso che i pirati difficilmente avrebbero osato assalire un convoglio di navi, ognuna delle quali era dotata di armi a bordo<sup>34</sup>.

---

<sup>33</sup> *ibidem*

<sup>34</sup> Il sistema c.d. dei "viaggi a carovana" è utilizzato ancora oggi con personale armato a bordo in alcuni tratti marittimi considerati ad elevato rischio di attacco da parte dei pirati

L'*incursus piratorum* era anche una delle specie di caso fortuito che doveva essere espressamente prevista nella formula delle assicurazioni che fecero la loro prima comparsa tra la fine del 1200 e l'inizio del 1300<sup>35</sup>.

Alla guerra di corsa e alla pirateria vera e propria, si affiancò una sorta di *tertium genus* di pirateria indipendente, priva di qualsiasi controllo, e che assunse varie denominazioni come bucanieri o filibustieri. Il termine "bucaniere" deriva dal francese "boucan", ovvero la griglia su cui i bucanieri solevano cucinare e affumicare "strisce di carne". Le loro incursioni provenivano sia dalla terraferma che dal mare. Mentre il termine "filibustiere" deriva dall'inglese "*freebooters*", cioè saccheggiatori e in olandese *vrijbouter* (liberi di fare bottino). A prescindere dai termini utilizzati, questi tipi di pirati sottintendono un comune concetto, ovvero un'attività di razzia marinara portata senza il consenso di alcuno.

Dei bucanieri, due aspetti meritano di essere ricordati: il legame profondo che univa due bucanieri che decidevano di unirsi, condividendo beni e persino un destino infausto e la condivisione delle donne che, a differenza dei vascelli dei pirati veri e propri, dove la loro

---

<sup>35</sup> Cfr., *Infra*, cap.4.parag.1

presenza era vietata, facevano parte di queste comunità e anche'esse erano oggetto di condivisione.

Ai filibustieri, invece, si deve la creazione di precise regole a bordo delle navi pirata che disciplinavano la vita a bordo, stabilendo obblighi, tra cui l'obbedienza agli ordini della comunità, e divieti, tra cui il furto a danno della comunità o qualsiasi forma di violenza contro i compagni di viaggio e le donne.

Scrivere di pirateria, dunque, non equivale ad assemblare una serie di aneddoti o casi romanzeschi ma significa discorrere di un'attività a tutti gli effetti commerciale in cui la massimizzazione dei profitti e l'abbattimento delle perdite erano la regola. Per il giurista, poi, si tratta di trarre da queste forme socioeconomiche e dalle relative regole considerazioni sistematiche utili per meglio comprendere l'evoluzione del diritto e del diritto marittimo. In particolare, il sottomettersi a regole comuni, la gestione delle imprese piratesche, la conduzione di navi anche per lunghi tragitti e l'evitare scontri diretti con le navi assalite non tanto perché mossi da spirito umanitario ma quanto per non danneggiare se stessi e le merci da depredate costituiscono ancora oggi concetti fondamentali per comprendere il fenomeno della moderna pirateria.

#### ***1.4. La moderna pirateria e l'attuale scenario geopolitico***

Si è osservato come la pirateria marittima costituisca da secoli una grave minaccia alla libertà e alla sicurezza nella navigazione, in particolar modo per quel che riguarda i traffici commerciali. Tuttavia, essa è tutt'altro che un ricordo legato al passato e alla storia, se si pensa che il 95% dei traffici commerciali avviene per mare e che questi potenzialmente rappresentano una preda per i pirati del XXI secolo.

Ma quale è il prototipo del pirata moderno? Si può affermare che ne esistono tre differenti tipologie: i dilettanti che, armati di poco più che coltelli, cercano solo denaro o ghiotti bottini, non occupandosi degli equipaggi; i medio – organizzati che mirano a sottrarre anche il carico e non soltanto i beni dell'equipaggio e che generalmente operano in bande con appoggi a terra e il pirata professionista, dotato di ogni più sofisticata e moderna tecnologia, che opta per il bottino che possa essere più prezioso: le merci trasportate a bordo o gli equipaggi.

Ciò che rileva sono le ragioni private del profitto derivante dal saccheggio, fine che la contraddistingue dagli altri atti di ostilità in mare e dal terrorismo marittimo<sup>36</sup>. Infatti, alla base del recente rifiorire del fenomeno vi sono condizioni di precarietà economica presenti in alcune

---

<sup>36</sup> Cfr., *Infra*, par. 1.5

Regioni, specie dell’Africa, che spingono a una sorta di accettazione della pirateria quale unica àncora di salvezza dalla crisi umanitaria. Rinviano al capitolo secondo la trattazione sull’elaborazione giuridica e normativa del fenomeno da parte della Comunità internazionale, basti qui citare gli sforzi compiuti a livello di formulazione normativa dalla Convenzione di Ginevra del 1958, sostituita poi dalla Convenzione di Montego Bay del 10 dicembre 1982 (testo attualmente vigente). Ispirandosi a tale contesto di regole sono state create apposite *task force* di navi da guerra per arginare e combattere il dilagare della pirateria in alcune aree geografiche cercando di salvaguardare la libertà e la sicurezza dei traffici marittimi. Si citano tra le altre, la flotta americana (*Task Force 150*) e quella europea (Operazione Atalanta)<sup>37</sup>.

La Comunità Internazionale, al fine di perseguire la protezione di interessi di rilievo internazionale, tra cui la libertà di navigazione e di commercio sui mari, in quanto appartenenti al genere umano e basati su valori condivisi da tutti i popoli ha, altresì, accolto il moderno concetto di pirateria quale *crimen iuris gentium* di derivazione ciceroniana, distinguendolo dalla c.d. *pirateria per analogia*.

---

<sup>37</sup> G. REALE *La Pirateria del XXI secolo* in *Rivista di Diritto dei Trasporti*, 2009, pagg. 735 ss.

Nel primo genere di pirateria confluisce necessariamente il concetto di atti criminosi compiuti in alto mare, trattandosi, appunto, di area non soggetta alla giurisdizione di Stato alcuno e appartenente, pertanto, alla collettività dei popoli. Un crimine, pertanto, che lede il fondamentale principio della libertà dell'alto mare comportando, in tal modo, l'universale punibilità del pirata, ossia la sua sottoposizione quale *communis hostis omnium* alla potestà punitiva di qualunque Stato, indipendentemente dalla nazionalità della nave pirata o dalla cittadinanza dei componenti del suo equipaggio<sup>38</sup>, cioè dall'assenza di qualunque criterio specifico di collegamento (nazionalità della nave pirata o di quella abbordata, nazionalità dei pirati o delle vittime, passeggeri, equipaggio etc.). Tale punibilità "universale" presuppone un riconoscimento della pirateria come *crimine internazionali individuale* (*precisandosi che l'esatta qualificazione in tal senso deriva dal fatto che v'è in primo luogo l'interesse degli Stati a tutelare la libertà dei mari (e la loro sicurezza*<sup>39</sup>) *rispetto alla sola tutela dei "diritti umani" il che*

---

<sup>38</sup> G. REALE *Il contrasto alle attività illecite in mare*, 2011, pagg. 33 ss.

<sup>39</sup> Sullo specifico profilo della tutela sicurezza insiste, tra gli altri, anche TORRESI U., *La repressione degli atti illeciti contro la sicurezza della navigazione marittima: attualità e prospettive di sviluppo* In *Dir. mar.* 2006, pag. 758.

avrebbe condotto alla qualificazione di crimine contro l'umanità<sup>40</sup>. La qualificazione della pirateria come crimine internazionale costituirebbe una sorta di eccezione per chi sostiene che soltanto gli Stati e le Organizzazioni internazionali possono avere una qualunque forma di soggettività internazionale<sup>41</sup>.

---

<sup>40</sup> Sul punto, v. amplius FRANCONI, voce Crimini internazionali in Digesto, disc. pubbl. Vol. IV, Torino 1989, 464. Il tema della pirateria collegato con il diritti umane è approfondito dal lato opposto (rispetto dei diritti umani anche nei confronti di presunti autori di azioni criminose) da Pitea, *Azioni di contrasto alla pirateria e Convenzione europea dei diritti umani. Questioni di attribuzione e di applicazione extraterritoriale* in *Diritti umani e diritto internazionale* 2015, fasc.3, 489.; v. Tondini anche *Stato di diritto e lotta alla pirateria nelle acque somale* in *Dir. pen e proc.*2013,2,230. Viene osservato che se i pirati non hanno le guarentigie dei combattenti hanno pur sempre quelle che derivano dal diritto umanitario; Pavone Iljia, *La giurisdizione penale sui pirati tra rispetto dei diritti umani ed esigenze di contrasto efficace alla pirateria moderna* in *Dir. mar.*2013,721 ove tra l'altro si affronta la problematica del *catch and release*.

<sup>41</sup> Per l'opinione restrittiva in termini di principio generale, v. N. RONZITTI voce *Pirateria* in *Enciclopedia Diritto XXXIII*, 1983, pagg. 923 ss. In tema di soggettività

L'elemento che contraddistingue, invece, il secondo *genus* di pirateria è riferito a tutti gli atti qualificati come pirateschi in virtù di norme interne o di diritto internazionale consuetudinario e che, pertanto, potrebbero verificarsi anche nelle proprie acque interne o territoriali. Si può citare tra i casi emblematici di questo tipo la cattura della nave "Mayaguez", il mercantile USA che nel 1975 fu catturato al largo delle coste della Cambogia dalle stesse forze militari cambogiane. Gli Stati Uniti qualificarono l'atto compiuto dalla Cambogia quale "pirateria", dopo aver affermato che la nave fu catturata in alto mare. Si legge, infatti, nel Comunicato della Casa Bianca "*We have been informed that a Cambodian naval vessel has seized an American merchant ship on the high seas and forced it to the port of Kompong Som. The President has met with the National Security Council. He considers this seizure an act of piracy*<sup>42</sup>".

Come poi ribattezzato dagli stessi Stati Uniti quale "*illegal and unprovoked seizure*", l'atto compiuto dai cambogiani non poteva, peraltro, ritenersi atto di pirateria per la mancanza del fine privato

---

diretta di diritto consuetudinario v. Arangio Ruiz, Margherita, Tau, *Soggettività nel diritto internazionale, Digesto delle discipline pubblicistiche*, 1999, p. 303

<sup>42</sup> N. RONZITTI, *Pirateria cit.loc. cit.*

succitato, essendo la nave cambogiana una nave da guerra e per la giustificazione della cattura fornita dalle autorità militari cambogiane che ritennero la Mayaguez una nave in missione di spionaggio.

Sempre intorno agli anni '70 e '80 vanno fatte risalire le segnalazioni dei primi attacchi soprattutto in Asia e in Africa Occidentale culminate nel triennio 2008 – 2011 in più di 250 assalti con 439 persone prese in ostaggio, in particolare dai pirati somali<sup>43</sup>. E' il Corno d'Africa, infatti, il malevolo protagonista dello scenario geopolitico dell'attuale fenomeno della pirateria.

A partire dal 2005 si è assistito a un incremento esponenziale degli episodi che si sono estesi successivamente al cuore dell'Oceano Indiano e agli Stretti di Hormuz e Malacca<sup>44</sup>. Si tratta di Regioni segnate dalla povertà e dalla instabilità socio politica e nel contempo di aree che vedono transitare la maggior parte del traffico mercantile mondiale. E' da tenere in considerazione, tuttavia, che –come si rileva da qualche esempio già richiamato- molti degli atti pirateschi e abbordaggi compiuti

---

<sup>43</sup> S. D'AURIA *Pirateria marittima da Terzo Millennio*, in *Gnosis*, 2012, Fasc. IV, pagg. 18 ss.

<sup>44</sup> E' questa la c.d. "area ad alto rischio" o meglio definita "High Risk Area", delimitata a Nord dal Canale di Suez

non ricalcano fedelmente la nozione contenuta nella UNCLOS, ovvero *atti di violenza o di depredazione e/o di imprigionamento compiuti in alto mare o in zone non soggette alla giurisdizione di alcuno Stato per fini privati dall'equipaggio o dai passeggeri di una nave o aereo privato ai danni di un'altra nave o aereo privato*” ma ricomprendono, secondo la definizione dell'International Maritime Bureau, i casi di “*armed robbery at sea*”, ovvero ogni atto di abbordaggio di qualsiasi nave con l'intento di commettere un furto o altro delitto avendo la capacità di usare la forza nel corso dell'azione, indipendentemente dalle motivazioni per cui esso viene commesso<sup>45</sup> .

Il contesto alla base del fenomeno, difatti, può spaziare dall'esistenza creazione di condizioni geografiche favorevoli oppure da condizioni di vantaggio che coinvolgono un apparato politico “clemente” o addirittura “complice” dell'attività di pirateria, come in Niger o in Indonesia.

Tra tutti, il caso somalo è il più significativo per comprendere la moderna pirateria. Nel 2008 il Golfo di Aden ha registrato ben 148 incidenti, compresi i tentativi di abbordaggio falliti. Ciò è dovuto

---

<sup>45</sup> N. CARNIMEO , *La pirateria nei mari: un'analisi geopolitica* in *Nuove piraterie e ordinamenti giuridici interni e internazionali*, 2011 pagg. 113 ss.

all'altissima e costante instabilità politica ed economica che dal 1991 regna in Somalia.

I pirati somali operano secondo un modello di rapimento e riscatto indirizzato verso l'equipaggio piuttosto che verso i beni trasportati a bordo; *modus operandi* che si è rivelato, infatti, molto più redditizio, trasformando la pirateria in un vero e proprio business idoneo a corrompere anche apparati estranei o non coinvolti direttamente negli atti di pirateria<sup>46</sup>.

Merita, in tale contesto, una breve considerazione sul discusso legame tra pirateria somala e frange di estremisti islamici che nella Regione prendono il nome di *Al Shabaab*, la *jiḥād* del Corno d'Africa, gruppo riconosciuto ufficialmente nel 2012 come gruppo di *Al Qaeda*. Esso possiede essenzialmente due mire espansionistiche: esterna, oltre confine, di matrice terroristica e interna volta a privare di legittimità il Governo transitorio, a nutrirsi della situazione di instabilità per prendere il controllo dell'intero Paese. Con *Al Qaeda*, comune è la volontà di costituire un *Califfato* islamico. L'esistenza di un legame che avrebbe esclusivamente natura commerciale tra i moderni pirati somali e i terroristi di *Shabaab* sarebbe indicizzata anche da alcune condizioni in

---

<sup>46</sup>[www.gtmglobaltrends.de/I/pirati\\_la\\_sicurezza\\_armata\\_sui\\_mari\\_e\\_il\\_caso\\_somalo](http://www.gtmglobaltrends.de/I/pirati_la_sicurezza_armata_sui_mari_e_il_caso_somalo)

cui si trovano a operare gli stessi pirati, come lo scarso “giro d'affari” concluso nell'ultimo anno da questi ultimi grazie anche alla sorveglianza delle cooperazione internazionale e dalle nuove abitudini dei pirati come la vendita di ostaggi a gruppi terroristici. Tra *Al Shabaab* e le organizzazioni dedite alla pirateria sembra essersi instaurato, quindi, una sorta di rapporto di tolleranza, in quanto i proventi derivanti dalla pirateria costituiscono canale di finanziamento per i gruppi terroristici. Dal canto loro, i pirati possono contare su un clima di pace e continuare ad agire indisturbati semplicemente dividendo i loro proventi con *Al Shabaab*. Ad esempio, Harardhere è una città somala completamente sotto il controllo di *Al Shabaab* e i pirati consegnano a questi ultimi circa il 20% dei loro introiti per poter operare liberamente<sup>47</sup>. La percentuale offerta all'organizzazione terroristica è una delle principali cause dell'aumento nella richiesta dell'entità dei riscatti che è salito, nel 2012, fino a 8 milioni di USD. L'investimento, poi, di questo denaro a sostegno della popolazione somala rende i pirati di questa Regione ancora più liberi di agire e più difficili da combattere. In alcune città somale, infatti, ad esempio Garowe e Bosasso, i proventi dell'attività di

---

<sup>47</sup> M. AVINO, S. DUCCI *L'adesione formale di Al Shabaab ad Al Qaeda e il ruolo della pirateria marittima* in [www.osdife.org](http://www.osdife.org)

pirateria sono confluiti nella costruzione di moschee e infrastrutture, nell'acquisto di cibo e beni di prima necessità e nella cablatura elettrica dell'intera città<sup>48</sup>.

I lauti guadagni provenienti dall'attività di pirateria costituiscono, dunque, una fonte di approvvigionamento economico importante e fluente per l'organizzazione di *Al Shabaab* i cui appartenenti, al contrario del pirata somalo che non è un terrorista, possono diventare pirati per necessità e per sostentamento del gruppo e della lotta condotta da quest'ultimo. La cooperazione è vista da molti, invece, come l'estrema possibilità per i gruppi criminali residenti nelle aree più povere di soddisfare esigenze di sopravvivenza<sup>49</sup>.

Lo scetticismo di molti osservatori internazionali sarebbe alimentato anche dall'avversità dimostrata dai gruppi islamisti più radicali nei confronti dell'attività piratesca che mal si concilia con il sistema giuridico tradizionale somalo, lo *Xeer* e la stessa *Sharia* e, ritenuta, pertanto, *haram*, vietata<sup>50</sup>.

---

<sup>48</sup> N. CARNIMEO *La pirateria nei mari: un'analisi geopolitica* in *op.cit.* pagg. 113 ss.

<sup>49</sup> [www.gtmglobaltrends.de/I/pirati\\_la\\_sicurezza\\_armata\\_sui\\_mari\\_e\\_il\\_caso\\_somalo](http://www.gtmglobaltrends.de/I/pirati_la_sicurezza_armata_sui_mari_e_il_caso_somalo)

<sup>50</sup> *ibidem*

In alcuni casi, *Al Shabaab* si è apertamente dichiarata contro la pirateria, condannandone le azioni e infliggendo severe pene ai pirati stessi. Anzi, le organizzazioni terroristiche della jihad ritengono di subire maggiori pressioni ed essere ostacolati laddove è presente un intenso fenomeno di pirateria per le operazioni di *intelligence* dell'Unione Europea e della Nato volte a contrastare, appunto, il fenomeno piratesco. La cooperazione internazionale, infatti, è riuscita a creare una sorta di “corridoio di transito” assolutamente sicuro e tranquillo per il passaggio dei mezzi mercantili nel Golfo di Aden e gli sforzi si sono spostati anche con operazioni sul territorio, contrastando l'attività di pirateria attraverso una strategia di lotta sulla terraferma. Tale supporto nella lotta al fenomeno in mare, se da un lato, potrebbe assicurare ottimi risultati e assicurare una protezione da tale organizzazione criminale a 360°, dall'altro potrebbe mettere in discussione la concezione stessa di pirateria così come intesa sia dalla Convenzione di Montego Bay del 1982, ovvero un'azione perpetrata in alto mare e commessa per fini privati di lucro, escludendo qualsiasi scopo politico, quale il supporto ad esempio ai gruppi islamici, sia come intesa dalla legislazione nazionale,

dando vita a un mutamento del fenomeno come sinora giuridicamente e storicamente inquadrato<sup>51</sup>.

Il rafforzamento del pattugliamento militare da parte della *Task Force* internazionale ha determinato, inoltre, uno spostamento, una diversificazione delle zone d'attacco dei pirati le cui attività d'abbordaggio si sono estese nell'Oceano Indiano, dal Mar Rosso meridionale, allo Stretto di Bab El Mandeb, dal Kenya allo Stretto di Malacca e Mar Cinese Meridionale, attraverso anche una più efficiente organizzazione dei pirati che utilizzano “navi madri” come basi di appoggio, portando gli attacchi anche sino a 600 miglia dalla costa<sup>52</sup>. Lo Stretto di Malacca, in particolare, assiste al fenomeno della pirateria dal XIV secolo e costituisce una minaccia importante per il traffico navale mercantile sia per la propria conformazione geografica, essendo ricco di isolotti dove i pirati possono sfuggire alla cattura nascondendosi, sia per la posizione strategica, essendo un passaggio praticamente obbligato per i transiti dalla Cina all'India. Inoltre, la pirateria operata nello Stretto di

---

<sup>51</sup> Cfr,*Infra*, cap. 1.5

<sup>52</sup> R. MIDDLETON, C.HOUSE, L. QUARTAPELLE , *Le conseguenze della pirateria nel Corno d'Africa* in *Osservatorio di Politica Internazionale*, n. 11, Maggio 2010 pagg. 1 ss.

Malacca rivela un aspetto particolarmente pericoloso in quanto non solo le navi vengono depredate ma scompaiono fisicamente sino a diventare *ghost ships*, navi fantasma<sup>53</sup>. Ciò significa che i pirati le camuffano e le rimettono in circolazione con nome e documenti falsi per essere utilizzate per altre attività criminali. I pirati indonesiani trasferiscono il contenuto sulle proprie navi, derubando l'equipaggio di tutti i beni di valore, per poi dileguarsi. L'uso della violenza è minimo, gli episodi di richieste di riscatto inesistenti. Inoltre, gli abbordaggi possono avvenire anche in pieno giorno, dato che il trasferimento di carburante da una nave all'altra è un'operazione molto comune che non desta sospetti.

Le principali preoccupazioni non sono dovute ad effettivi danni all'economia globale – le perdite in quest'ottica sono assolutamente minime – ma all'effetto destabilizzante sull'area e alle proteste delle singole compagnie assicurative. Emblematico è l'esempio rappresentato dalla Lloyd's di Londra, una delle più influenti corporazioni assicurative del mondo, che ha dichiarato lo Stretto “zona di guerra”, con conseguente aumento dei premi assicurativi per chi lo attraversa<sup>54</sup>.

---

<sup>53</sup> N. CARNIMEO, *La pirateria nei mari: un'analisi geopolitica* in *op.cit.* pagg. 113 ss.

<sup>54</sup> R. MIDDLETON, C.HOUSE, L. QUARTAPELLE, *Le conseguenze della pirateria nel Corno d'Africa* in *op. cit.* pagg. 1 ss.

Inoltre, anche la pirateria in questa area risulta essere molto sensibile a fenomeni associabili al terrorismo. Nonostante una minima percentuale di questi pirati possa essere considerata legata a fini terroristici, la maggior parte di essi è in cerca di un guadagno facile in una zona dove la povertà è ancora una piaga sociale e, pertanto, il rischio che questo tipo di attacchi diventi sempre più parte di una rete criminale organizzata è molto alto.

### **1.5 Pirateria e terrorismo**

Si è accennato nel precedente paragrafo come spesso il concetto di pirateria venga associato a quello di terrorismo marittimo. Infatti, molti vedono in questa associazione di concetti anche un'associazione di intenti, costituendo entrambi una minaccia al commercio navale, sia per le persone che per le merci e non considerando, peraltro, che i due fenomeni, in realtà, si ispirano a fini diversi, l'una al soddisfacimento di finalità squisitamente economiche, l'altro a fini politici.

E' difficile verificare e comprendere se a volte la sovrapposizione di interessi comuni oppure alcuni aspetti simili possano dare luogo a un legame vero e proprio o si tratti di mera occasionalità creata dagli eventi anche perché gli scopi perseguiti sono realmente differenti: se il terrorismo minaccia e mira alla distruzione della società occidentale, la pirateria si foraggia, invece, con i commerci dell'Occidente.

Lo stesso termine "terrorismo" deriva dalla parola "terrore", attraverso cui organizzazioni criminali perseguono, appunto, finalità politiche, utilizzando violenza e distruzione. A differenza della pirateria, la cui disciplina è stata oggetto di Convenzioni Internazionali, il terrorismo marittimo non trova una propria collocazione giuridica a livello internazionale, in quanto un accordo non è mai arrivato a fornire una definizione comune, anche se le norme previste dal SUA – *Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation* – consentono attraverso l'articolazione di varie fattispecie - l'esercizio di una specifica funzione repressiva sulla base di norme penali introdotte nei singoli ordinamenti nazionali.

La pirateria è invece sottoposta alla disciplina della UNCLOS.

Si tratta comunque di due discipline normative diverse la cui applicazione, in alcuni contesti, può risultare alquanto complessa e andrebbe a minare la linea di demarcazione tra le due nozioni, allorché,

ad esempio, venga effettuato un sequestro di navi o equipaggi al fine del pagamento di un riscatto per finanziare le attività illecite delle organizzazioni criminali.

Fuori da un contesto strettamente giuridico, una prima definizione di terrorismo internazionale è stata utilizzata dallo scrittore britannico Gerarld Seymour nel 1975 e riportata dal ministro britannico Jack Straw nel 1988 in un'intervista a Panorama, per il quale "*one man's terrorist is another man's freedom fighter*"<sup>55</sup>. Altri tentativi sono stati effettuati, in seno ad organismi nazionali e internazionali, soprattutto dopo i tragici fatti dell'11 settembre 2001.

Nelle legislazioni nazionali è invece facilmente rinvenibile una definizione di terrorismo internazionale: il nostro codice penale, all'art.270 bis - rubricato "associazioni con finalità di terrorismo anche internazionale o di eversione dell'ordine democratico - stabilisce che "*chiunque promuove, costituisce, organizza, dirige o finanzia associazioni che si propongono il compimento di atti di violenza con finalità di terrorismo o di eversione dell'ordine democratico è punito con la reclusione da sette a quindici anni. Chiunque partecipa a tali associazioni è punito con la reclusione da cinque a dieci anni. Ai fini*

---

<sup>55</sup> Panorama, 25 giugno 1988, pag. 94

*della legge penale, la finalità di terrorismo ricorre anche quando gli atti di violenza sono rivolti contro uno Stato estero, un'istituzione o un organismo internazionale”.*

Il reato è inserito tra i “Delitti contro la personalità dello Stato”, ovvero contro gli interessi politici dello stesso.

La norma di cui sopra e, più in generale, gli articoli successivi all’art. 270 c.p. introdotti con numerazione latina aggiunta, sono stati più volte modificati, da ultimo con il d.l. 18.2.2015, n. 7 che ha introdotto nell'ordinamento nuove disposizioni per il contrasto del terrorismo anche internazionale, in particolare l'introduzione di nuove fattispecie di reato e di nuove circostanze aggravanti. Ad esempio, la disposizione di cui all’art. 270 quater c.p., introdotta nel 2005 al fine di punire la condotta monosoggettiva di colui che svolgesse il ruolo di arruolatore, al di fuori dei casi di adesione ad un'associazione con finalità di terrorismo riconducibile nella fattispecie di cui all’art. 270 bis c.p., viene modificata con l’introduzione di un nuovo 2° co., che prevede la punibilità anche della persona arruolata, fino ad oggi esente da pena e dell’art. 270 quater 1 che prevede pene per chiunque «*organizza, finanzia o propaganda viaggi finalizzati al compimento delle condotte con finalità di terrorismo individuate all’art. 270 sexies*».

Come s'è già rilevato l'IMO ha promosso una Convenzione per prevenire atti violenti contro equipaggi e navi, adottata a Roma il 10 marzo 1988: la *SUA Convention*, ratificata in Italia con la L. 28 dicembre 1989 n. 422. Tuttavia, tale Convenzione non contiene una definizione di "terrorismo marittimo", limitandosi a estendere l'applicabilità anche alle acque territoriali e a prevedere l'obbligatorietà per l'azione penale con una previsione normativa che contempra l'atto come reato e ne stabilisca delle pene.

In ambito europeo la Decisione Quadro del 13 giugno 2002 in materia di lotta contro il terrorismo considera "*di natura terroristica quei reati che per loro natura possono arrecare grave danno a un Paese o a un'organizzazione internazionale quando sono commessi al fine di intimidire gravemente la popolazione o costringere indebitamente i poteri pubblici o un'organizzazione internazionale a compiere o astenersi dal compiere un qualsiasi atto o destabilizzare gravemente o distruggere le strutture politiche fondamentali, costituzionali, economiche o sociali di un Paese o di un'organizzazione internazionale*"<sup>56</sup>, senza, tuttavia, fornire una nozione di terrorismo

---

<sup>56</sup> Decisione Quadro del Consiglio del 13 giugno 2002 sulla lotta contro il terrorismo, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale della Comunità Europea il 22.06.2002

marittimo. Tale nozione si può in parte desumere dalle espressioni utilizzate dal Council for Security Cooperation in the Asia Pacific (CSCAP) per cui atto terroristico sarebbe quello perpetrato contro navi o piattaforme fisse, in mare o in porto, o contro personale o passeggeri, contro stabilimenti marittimi, inclusi Resorts turistici, aree portuali e porti di città<sup>57</sup>.

Come può essere, dunque, risolto il problema della qualificazione di un atto quale pirateria o terrorismo?

Una prima risposta a tale distinzione proviene da una sentenza pilastro nella giurisprudenza marittima di una corte inglese che nel 1909, nell'ambito del processo *Bolivia vs. Indemnity Mutual* cui s'è fatto già cenno. La decisione non configurò l'attività posta in essere da ribelli quale atto di pirateria in quanto i fini non erano privati, come quelli tipici appunto di tale ultima attività criminale ma pubblici, tipici di altri tipi di attività, fra cui quello che potremmo chiamare attività di resistenza<sup>58</sup>.

---

<sup>57</sup> [www.maritimeterrorism.com/definitions/](http://www.maritimeterrorism.com/definitions/)

<sup>58</sup>M. MURPHY *Piracy and Unclos: Does international Law Help regional States Combat Piracy?* in *Violence at sea: piracy in the age of global terrorism*, pag. 160

Altro caso emblematico che ha segnato l'evoluzione della distinzione tra pirateria e terrorismo è la drammatica vicenda dell' *Achille Lauro*, cui fece seguito la c.d. crisi di Sigonella. Il 7 ottobre 1985 la nave da crociera italiana Achille Lauro fu sequestrata in mare da un gruppo di uomini armati appartenenti al Fronte per la Liberazione della Palestina, imbarcati a bordo come passeggeri allo scopo di liberare 50 prigionieri palestinesi imprigionati in Israele<sup>59</sup>. Nel corso del sequestro, conclusosi ad Alessandria d'Egitto, un cittadino statunitense di religione ebraica, venne ucciso. Il governo italiano attivò delle trattative con non poca fatica e la nave venne liberata sulle coste egiziane, in cambio di un salvacondotto ai terroristi. Questi, messi dal governo egiziano su un Boeing 737 verso la Tunisia, vennero a loro volta dirottati, dai caccia americani che intendevano arrestarli, verso la base siciliana di Sigonella. Si scatenò una crisi che portò l'Italia e gli Stati Uniti sull'orlo di uno scontro e di una grave rottura diplomatica, poiché l'allora Presidente del Consiglio Bettino Craxi rifiutò categoricamente di consegnare i terroristi agli Stati Uniti, dichiarando che essi sarebbero stati perseguiti e

---

<sup>59</sup> La configurazione di pirateria nel caso Achille Lauro è esclusa, tra gli altri, da T. SCOVAZZI, voce *Mare nel diritto internazionale pubblico* in Dig. disc. pubbl.IX 1994, 303

condannati secondo il codice penale italiano e facendo emergere, così, il vuoto normativo esistente in quanto si pose da subito un problema di giurisdizione<sup>60</sup>.

Ancora, l'anno successivo, la Corte di Cassazione belga, nel già citato caso *Castle John*, condannò alcuni militanti di *Greenpeace* per atti di pirateria in quanto essi avevano occupato e danneggiato alcune navi che stavano scaricando rifiuti tossici in acque internazionali, interpretando l'art.101 UNCLOS in modo differente da includere tra i fini privati le attività violente compiute in un quadro di difesa ambientale. La norma, che sarà oggetto di approfondimento nel capitolo secondo, escluderebbe atti mossi da intenti politici, richiedendo, ai fini della configurazione di "acts of piracy" la commissione di atti violenti per fini privati e commessi da soggetti privati contro altre navi in alto mare. In realtà, la Corte belga ritenne che il comportamento posto in essere dagli attivisti di

---

<sup>60</sup> A. CASSESE , *Il caso Achille Lauro*, in *Terrorismo, Politica e Diritto nella Comunità Internazionale*, Vol. 12, 1987

*Greenpeace* integrasse, invece, atti di pirateria in quanto motivati da un personale punto di vista anche se riflesso di opinioni politiche<sup>61</sup>.

Un caso analogo è costituito dagli atti di ostruzionismo posti in essere da militanti ambientalisti contro la pesca delle balene in Giappone. Il Governo di questo ultimo Paese non li ha, però, qualificati come pirateria, nonostante il relatore di una proposta di legge per il contrasto alla pirateria giapponese abbia interpretato estensivamente il concetto di fini privati quali finalità perseguite da un soggetto diverso dallo Stato, creando, così, un ulteriore elemento di avvicinamento tra pirateria e terrorismo<sup>62</sup>, in un'accezione ampia del termine con l'applicazione della Convenzione SUA.

Non può negarsi una contiguità tra i due distinti (e “tali devono rimanere”<sup>63</sup>) concetti di pirateria marittima e terrorismo internazionale

---

<sup>61</sup> G.M. FARNELLI , *Sono i pirati dei terroristi? Tendenze nella prassi recente nel Golfo di Aden e nell'Oceano Indiano* in *La Comunità Internazionale*, Fasc. 2/2013 pagg. 339 -359

<sup>62</sup> *Ibidem*

<sup>63</sup> Così testualmente, Villoni, *Pirateria e terrorismo: due concetti distinti: due concetti distinti che tali devono rimanere* nota a Trib. Min .Roma, 16 giugno 2012 in *Giur. mer.*2013, 1924.

anche sulla base della disciplina stessa contenuta nelle Convenzioni Internazionali, in particolare la UNCLOS e la SUA, in quanto quest'ultima sembrerebbe applicabile, ad esempio, agli attacchi pirateschi nel Golfo di Aden. Infatti, i gruppi pirati lungo le coste somale si proporrebbero, pretestuosamente, come moderni attivisti contro la pesca illegale e lo sversamento di rifiuti tossici nelle acque dello Stato ad opera delle multinazionali occidentali, ma tale loro attività potrebbe essere classificata come pubblica e, per tale motivo, sottratta alla disciplina della pirateria e assoggettata a quella del terrorismo. Tali azioni provocano un effetto intimidatorio negli operatori del mare, analogamente a quanto avviene nel caso di attacchi terroristici nel senso stretto del termine, rendendo, dunque, applicabile la disciplina del terrorismo internazionale.

## **2. INQUADRAMENTO GIURIDICO E ASPETTI INTERNAZIONALI DI CONTRASTO ALLA PIRATERIA.**

### **2.1 La pirateria nel diritto internazionale. Dalle prime codificazioni alla Convenzione di Roma del 1988.**

Si è visto come la pirateria marittima affondi le sue radici in epoche lontane e che, nonostante l'impegno profuso già nel passato, essa sia un fenomeno tutt'altro che debellato e, anzi, costituisca una minaccia seria per i traffici marittimi, specie in alcune zone geografiche, quali, ad esempio, la Somalia che resta a tutt'oggi l'epicentro del fenomeno piratesco. In particolare, il fenomeno così pronunciato in tali zone marine ha dato luogo, come è stato ampiamente illustrato, anche a considerazioni in merito a possibili collegamenti tra pirateria e terrorismo sia per correlazioni di tipo economico, sia per l'affinità di elementi costitutivi tra le due fattispecie.

L'attualità del fenomeno ha attirato l'interesse della Comunità Internazionale che, dunque, ha cercato di combattere la pirateria fornendo soluzioni mediate attraverso l'elaborazione di una normativa internazionale ad hoc, evolutasi e modificatasi nel

tempo ed elaborando un concetto di pirateria che accomuni, in seno agli Stati, gli interessi da proteggere.

Da questo punto di vista, la condivisione di valori comuni e interessi meritevoli di tutela in quanto patrimonio comune di tutto il genere umano con la necessità di uno sforzo comune e una solida cooperazione internazionale ha condotto la Comunità internazionale a mutuare dagli antichi il concetto di pirateria quale *delicta iuris gentium*, un crimine internazionale contro l'umanità in quanto in grado di arrecare gravi pregiudizi e costituire grave pericolo per la sicurezza e libertà della navigazione, per la vita umana e per gli stessi interessi economici coinvolti nei traffici marittimi internazionali.

La particolare gravità degli illeciti commessi da soggetti che si pongono quale obiettivo il perseguimento di finalità in contrasto con gli interessi comuni e condivisi dalla collettività internazionale costituisce violazione di per sè di norme penali internazionali come espressamente riconosciuto dal diritto internazionale convenzionale (in primis UNCLOS). Ciò consente l'universale punibilità del pirata, ovvero la sua sottoposizione, quale *communis hostis humani generis*, alla potestà punitiva di qualunque Stato a prescindere dalla nazionalità della nave pirata o

dalla cittadinanza dei componenti l'equipaggio, la cattura della nave stessa e l'adozione nei suoi confronti dei colpevoli delle misure punitive (c.d. giurisdizione universale codificata espressamente nell'art.105 UNCLOS più volte citato)<sup>64</sup>. Da questo punto di vista, la potestà riconosciuta agli Stati diventa un potere originario vero e proprio riconosciuto agli Stati e non delegato dalla Comunità Internazionale. Peraltro, come ha avuto modo di affermare la Corte europea dei diritti dell'uomo, v'è compatibilità tra istituto della giurisdizione universale e principio di legalità dei delitti e delle pene<sup>65</sup>.

Va precisato, tuttavia, che l'esatta nozione di pirateria è apparsa a lungo confusa e imprecisa sia per il suo inquadramento nei *crimina iuris gentium*, sia dal punto di vista degli elementi soggettivi e oggettivi della fattispecie con la conseguenza che per

---

<sup>64</sup> G.REALE *La pirateria marittima in Il contrasto alle attività illecite in mare*, 2011, pagg. 34 e ss.

<sup>65</sup> *Corte europea dei diritti dell'uomo* Sez.V Dec., 17 maggio 2009 n.1313 in una causa ove, tra l'altro, si affrontavano le problematiche connesse con la tortura e le specifiche configurazioni come reato nei vari Paesi (la decisione è annotata da Pacini, *La giurisdizione universale in Giornale Dir. Amm.*2009,11,1174).

molto tempo, a prescindere dalla concezione mutuata dal diritto antico, non si è pervenuti a una definizione condivisa, in quanto ciascun Stato ha elaborato una propria concezione, restringendo o ampliando la nozione a seconda degli interessi da proteggere<sup>66</sup>.

Un primo orientamento considera, infatti, crimini internazionali e dunque *iuris gentium* solo i crimini di guerra, i crimini contro la pace, i crimini contro l'umanità e il genocidio. Un altro orientamento, invece, fa rientrare in questa categoria anche la schiavitù, l'apartheid, la tortura, il traffico di droga, il terrorismo e la pirateria.

In realtà, la pirateria quale crimine presenta delle peculiarità sue proprie che non consentono di ricondurla nel novero dei crimini internazionali dell'individuo anche perché non persegue le finalità delle norme consuetudinarie che puniscono tali crimini.

S'è già avuta occasione di porre in evidenza che scopo delle norme che riguardano la pirateria è quello di proteggere, prevenire e reprimere gli illeciti contro la libertà dei traffici marittimi in alto mare e la sicurezza della navigazione e, quindi, in primis, gli

---

<sup>66</sup>F. GRAZIANI *Il contrasto alla pirateria marittima nel diritto internazionale*, 2010, pagg. 63 ss.

interessi economici degli Stati. Come sarà ampiamente trattato nel secondo paragrafo, il reato di pirateria non implica sia pure collateralmente una responsabilità penale internazionale degli Stati. E' sul piano della repressione che può rilevarsi l'espansione della giurisdizione degli Stati in alto mare. Accettando questa tesi (pirateria come crimine internazionale individuale) cui sarebbe possibile collocare la pirateria nella categoria dei *crimina iuris gentium*<sup>67</sup> senza relegarla all'ipotesi residuale della previsione secondo il diritto consuetudinario.

La difficoltà di raggiungere una nozione univoca di pirateria è stata anche determinata dalla similitudine con la corsa nel passato, con la sola differenza della mancata autorizzazione degli atti di depredazione e dalla diversa qualificazione data dagli ordinamenti nazionali.

I primi tentativi di codificazione risalgono al periodo post bellico del primo conflitto mondiale, allorchè nel 1925, un comitato di esperti, riunitosi a Ginevra, individuò le aree di intervento che necessitavano una regolamentazione internazionale, tra queste la

---

<sup>67</sup> In argomento v.G. TELLARINI *La pirateria marittima. Regime di repressione e misure di contrasto*, 2012, pagg. 83 ss.

pirateria. La relazione elaborata e presentata il 26 gennaio 1926 stabiliva:

- che la pirateria oggetto di intervento normativo internazionale avrebbe potuto riguardare solo attività in alto mare per fini privati connessi ad atti di ruberia sulla proprietà o violenza in danno di persone e che ciò che venisse compiuto per fini politici non sarebbe stato essere considerato pirateria;
- che se l'equipaggio di una nave avesse commesso un atto di pirateria, qualsiasi nave da guerra avrebbe avuto il diritto di fermarlo e catturare la nave pirata in alto mare;
- che qualora fosse esistito il sospetto di pirateria, ogni nave da guerra sotto la responsabilità del proprio comandante avrebbe potuto verificare la condizione della nave in questione, salvo indennizzarla se il sospetto non fosse stato comprovato;
- che la giurisdizione sarebbe appartenuta allo dello Stato che ha effettuato la cattura in alto mare, salvo casi particolari<sup>68</sup>.

Tuttavia, l'esame più approfondito sull'eventuale codificazione della materia venne demandato a un'organizzazione privata, la *Harvard Research in International Law*, i cui risultati ancora oggi costituiscono

---

<sup>68</sup> G. TELLARINI *op. cit.*, pagg. 91 ss.

basi fondamentali per definire gli elementi della pirateria, come ad esempio il concetto di fini privati.

Il lavoro svolto dai ricercatori della *Harvard* fu il punto di elaborazione di un progetto di convenzione che venne presentato nel 1958 in una Conferenza tenutasi a Ginevra che, nella premessa che tutti gli Stati dovessero cooperare per la repressione in alto mare della pirateria (art.14), definiva, all'art.15, la pirateria come:

*“... any of the following acts:*

- *any illegal acts of violence, detention or any act of depredation, committed by private ends by the crew or the passengers of a private ship and directed:*

- *on the high seas, against another ship or against persons or property on board;*

- *against a ship, persons or property in a place outside the jurisdiction of any State;*

- *any act of voluntary participation on the operation of a ship with knowledge of facts making it a pirate ship”<sup>69</sup>*

Tale progetto di Convenzione sfociò nella redazione ed approvazione di una normativa internazionale uniforme, la Convenzione di Ginevra

---

<sup>69</sup> G. TELLARINI *op.cit.*, pagg. 91 ss.

sull'alto mare, ratificata in Italia a seguito della legge n. 1658 dell'8 dicembre 1961.

Si accoglie la nozione di pirateria quale azione criminosa che provenga da una nave, che venga commessa a bordo, che l'aggressione avvenga in alto mare o in luogo non sottoposto alla sovranità di alcuno Stato e che l'autore persegua un fine personale.

Ciò implica che vengono esclusi gli atti di violenza commessi a scopo politico; gli atti di violenza commessi in tempo di guerra da navi militari contro navi nemiche; l'ammutinamento e la tratta degli schiavi.

Va rilevato che in sede di Conferenza preparatoria si era aperto un dibattito proprio in ordine alle differenti posizioni relative ai possibili autori materiali della fattispecie, ovvero se potessero qualificarsi come pirateria le violenze perpetrate dall'equipaggio di navi militari. L'ex Unione Sovietica accusava Formosa di atti di pirateria in occasione della cattura di navi commerciali da parte di navi militari del Governo Nazionalista dell'Isola. La Commissione di Diritto Internazionale si affrettò a sedare il contrasto limitando la violazione criminosa agli atti commessi dalle sole navi private. Inoltre, la nave, secondo l'art.18 della Convenzione, è considerata pirata fino al momento in cui rimane nella

disponibilità e sotto il controllo degli autori del crimine mentre perde tale qualifica quando ritorna sotto la giurisdizione delle autorità competenti<sup>70</sup>. Nell'ipotesi che la nave sia stata catturata e visitata senza giustificato motivo, lo Stato la cui nave ha effettuato la cattura è responsabile nei confronti dello Stato a cui la nave sospettata di pirateria appartiene per ogni perdita o danno subiti a causa della cattura. Così come nel caso di visita a seguito della quale i sospetti si rivelassero infondati, è previsto che la nave fermata possa essere indennizzata per il danno o la perdita effettivamente subiti.

Ci si è poi soffermati sul significato del termine “*illegal*” utilizzato nella Convenzione per rafforzare il concetto di pirateria, evidenziando l'illegittimità degli atti di detenzione e violenza. Tuttavia, sembra che il termine “*illegal*” sia stato utilizzato solo per enfatizzare la nozione di pirateria stessa.

Dalla disamina della normativa, si evince anche che la pirateria quale delitto *iuris gentium* non deve essere confusa nemmeno con la pirateria per “*analogia*”, ovvero quel crimine commesso nelle acque territoriali di uno Stato che viene, quindi, sanzionato solamente dall'ordinamento interno di quello Stato e non dall'ordinamento internazionale, nonostante

---

<sup>70</sup> G. TELLARINI *op. cit.*, pagg. 97 ss.

l'opposizione di coloro che ritengono che nulla osti al fatto che gli atti di depredazione possano essere perseguiti anche nelle acque territoriali<sup>71</sup>.

In particolare, la Convenzione del 1958 distingue tra "alto mare", ove gli atti delittuosi debbono essere compiuti nei confronti di una nave o delle persone e i beni che ivi si trovino e i luoghi non soggetti alla giurisdizione di alcuno Stato, ove gli atti debbono essere compiuti contro navi e persone o beni che si trovino in territori *nullius*<sup>72</sup>.

Con riguardo all'espressione «luogo non soggetto alla giurisdizione di alcuno Stato» si deve precisare che essa riguarda qualsiasi territorio che non sia occupato o che sia ancora *nullius*, in cui, pertanto, non vi sia alcuna autorità governativa in grado di assicurare un'azione di prevenzione e repressione di atti delittuosi. Ipotesi che, a oggi, risulta pressochè inapplicabile per la remota probabilità che esistano ancora zone terrestri non soggette alla sovranità di alcuno Stato<sup>73</sup>, fatta eccezione per l'Antartico.

Le disposizioni più significative elencate sopra sono state riprese dalla successiva Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare

---

<sup>71</sup> G. TELLARINI *op. cit.*, pagg. 97 ss.

<sup>72</sup> G. TELLARINI *op. cit.*, pag.98

<sup>73</sup> N. RONZITTI, *Pirateria in Enciclopedia Diritto XXXIII*, 1983, pagg. 917 ss

(UNCLOS), firmata a Montego Bay il 10 dicembre 1982, entrata internazionalmente in vigore il 16 novembre 1994 e ratificata in Italia con la legge 2 dicembre 1994 n. 689.

L'UNCLOS a oggi rimane l'unica normativa internazionale che in modo organico tratta della pirateria marittima, vincolante anche per gli Stati che non ne facciano parte per tutto ciò che semplice ricognizione del diritto internazionale consuetudinario .

Ove si ammetta che la normativa UNCLOS sulla pirateria è espressione di principi generali del diritto internazionale, tale normativa potrebbe considerarsi, in quanto tale, a un livello superiore rispetto a eventuali consuetudini di limitato spazio d'applicazione (consuetudini e /o a trattati non a carattere universale). Il carattere di principio universale relativo al divieto di pirateria afferma l'invalidità di *“a traty contemplating or conniving at the commision of acts, such a trade in slaves, piracy, or genocide in the suppression of which every State is called upon to co-operate”*.

Nella Convenzione non esiste, tuttavia, alcuna norma che obblighi a reprimere atti di pirateria ma un semplice riconoscimento del potere degli Stati di provvedere alla repressione della pirateria stessa. Un vero e proprio dovere riguarda genericamente, ex art. 100 UNCLOS, la cooperazione tra Stati al fine di prevenire e contrastare il fenomeno.

La Convenzione di Montego Bay mira ad aggiornare la normativa prevista dalle precedenti convenzioni, a integrarne la regolamentazione e a ricercare nuove soluzioni, descrivendo gli elementi costitutivi della pirateria nel *corpus* compreso dagli artt.100 a 107. Premesso il dovere di cooperazione di cui all'art.100, nell'art.101 la suddetta Convenzione offre una definizione di pirateria *iuris gentium* mutuandola completamente da quella contenuta in Ginevra all'art.15 e aggiungendo che è pirateria anche “*any act of inciting or of intentionally facilitating an act described in subparagraph 1 or subparagraph 2 of this article*”, ovvero ogni azione che sia di incitamento o facilitazione intenzionale a commettere reati di pirateria.

Un'altra importante integrazione viene introdotta nel successivo art.102 che equipara, agli atti commessi da navi private (o aeromobili privati), le medesime condotte poste in esse da navi da guerra o da navi di Stato il cui equipaggio si sia ammutinato ed abbia assunto il controllo a bordo della nave.

Dal contenuto letterale della norma, si evincono, dunque, gli elementi costitutivi della fattispecie:

- a) la condotta posta in essere deve consistere in uno o più atti di violenza, sequestro o rapina, (va precisato che la norma UNCLOS non prevede necessariamente *l'animus furandi* a differenza

dell'art.1135 cod. nav. che restrittivamente fa riferimento esplicito alla depredazione);

- b) I pirati devono agire per finalità private (*private ends*), non per scopi propagandistici, dimostrativi, politici o per finalità terroristiche;
- c) I soggetti attivi della condotta sono l'equipaggio di una nave o i passeggeri di una nave o aeromobili privati;
- d) È richiesta la presenza di almeno due navi, la nave pirata e la nave oggetto dell'attacco. In questo senso, si prescinde dalle dimensioni delle navi, per cui l'azione violenta può essere resa possibile anche dall'uso dei "barchini" .
- e) La pirateria deve essere compiuta in alto mare o in un'area non soggetta alla giurisdizione di alcuno Stato<sup>74</sup> .

Pertanto, in merito alla condotta materiale, la pirateria è caratterizzata da un atto illegale di violenza su persone o cose, sia quale atto di detenzione che di depredazione. Il termine violenza deve essere inteso nel senso più ampio del termine, in quanto non comprende solo la violenza fisica ma anche quella morale, espletata attraverso minacce

---

<sup>74</sup> Per il concetto di alto mare, aree marine ed esercizio della giurisdizione, si veda parag. 2 di questo capitolo.

gravi contro l'incolumità e la vita dei soggetti passivi. Gli atti così commessi debbono avere natura privata, a partire dai soggetti attivi del reato (equipaggio di nave privata) alle finalità, comprese odio e vendetta ed esclusa ogni finalità pubblica o politica.

D'altra parte, in merito all'elemento soggettivo del reato, *l'animus* che deve sorreggere il reato di pirateria non può essere diverso da quello di un vantaggio personale che sia l'impossessamento del mezzo navale o la depredazione dei beni trasportati, o quello di privare o limitare la libertà dei passeggeri o dei componenti dell'equipaggio (spesso a fini estorsivi), caratteristiche per cui l'elemento psicologico si avvicina al dolo (specifico) dei comuni reati contro la persona o contro il patrimonio e che, per la configurazione del reato, è sufficiente quale elemento soggettivo il fine privato dell'azione e non necessariamente anche *l'animus furandi*, potendo, ad esempio, l'azione dei pirati essere stata commessa ai fini di vendetta, sebbene nella genericità dei casi gli atti di pirateria sono compiuti a fini predatori<sup>75</sup>.

---

<sup>75</sup> R.VUOSI *La pirateria marittima: un crimine da debellare* in *International Institute of legal and criminal Studies of Pristina – Kosovo IILCS*, 2012 in <http://www.diritto.it/docs/34100-la-pirateria-marittima-un-crimine-da-debellare?page=8>

Due significative pronunce della *United States Court of Appeals for the Fourth Circuit* hanno, tuttavia, stabilito che l'atto di depredazione non sarebbe un elemento essenziale della pirateria. Nel caso *United States v. Dire*, deciso nel 2012 dall'*United State Court for The Fourt Circuit*<sup>76</sup>, cinque imputati Somali furono condannati per pirateria contro una nave battente bandiera statunitense commessa in alto mare tra Somalia e le Seychelles. Nel caso *United States v. Said*, deciso nel 2015, sei imputati furono accusati di pirateria contro una nave statunitense nel Golfo di Aden<sup>77</sup>.

In ambedue i casi, gli imputati sostennero che il loro attacco alle navi statunitensi non poteva considerarsi pirateria poiché essi non si erano impadroniti delle navi per depredarle ma, mentre nel primo caso, la

---

<sup>76</sup> United States Court of Appeal for Fourth 23 maggio 2012 n. 4310 con nota di Samuel B. Richard, *United States v. Dire :The Somali pirates and The Fourth Circuit Choice to apply an evolving "Law of Nations"* in *Boston College int. and comp. law rev.* 2014, vol. 36, 76

<sup>77</sup> La decisione è del 13 agosto 2015 (n.14-4415) ; in argomento v. ASHLEY BANE *Pirates without Treasures: The Fourth Circuit declares that Robbery is not an essential element of general piracy* in *Tulane Maritime Law Journal*, 2013, Vol. 37, pagg. 615 ss.

Corte non accolse la tesi difensiva degli imputati, ritenendo che era inclusa nella pirateria ogni azione violenta perpetrata per private ragioni in alto mare, nel secondo respinse la tesi dell'accusa accogliendo il principio per cui essendo la depredazione elemento essenziale della pirateria, il fine diverso dei reati commessi non poteva configurarla.

Un precedente statunitense del 1820 ( caso *United States v. Smith*) ha rilievo non tanto per la configurazione della pirateria (l'assalto perpetrato in alto mare con *animus furandi*) quanto perché in questo precedente si distingue la "pirateria interna" (*municipal piracy*) dalla pirateria generale (*general piracy*)<sup>78</sup>. La prima rimane sotto la giurisdizione degli Stati Uniti, mentre la seconda, costituendo un crimine contro tutte le Nazioni, è sottoposta alla giurisdizione universale. L'esigenza di punire e perseguire quegli atti violenti perpetrati contro gli equipaggi delle navi non solo commessi in alto mare ma anche in acque territoriali, che la Convenzione di Montego Bay non copre nella propria previsione normativa, emerse soprattutto a seguito del gravissimo episodio della *Achille Lauro*. Sono state messe ancora in evidenza, oltre a quella cui da ultimo s'è fatto cenno, anche altre lacune delle fonti legislative nazionali e internazionali nel predisporre adeguati strumenti

---

<sup>78</sup> *United States v. Smith*, 18 U.S. 5 Wheat. 153 (1820)

di salvaguardia per la sicurezza della navigazione. Si pervenne così a una nuova Convenzione sottoscritta a Roma il 10 marzo 1988 e ratificata con l. n. 422 del 28 dicembre 1989, denominata più precisamente “*Convention for the Supression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation*” (per brevità detta SUA)<sup>79</sup>.

Tale importante convenzione è stata già richiamata nella parte introduttiva di questo scritto.

Nell’ottica di migliorare e incrementare le norme volte alla prevenzione e al controllo degli atti illeciti contro le navi e le persone che si trovano a bordo delle stesse, il *corpus* normativo della Convenzione suddetta elenca una serie di condotte illecitamente e intenzionalmente commesse che spaziano dall’impossessamento della nave, all’esercizio mediante violenza o minaccia del dominio sulla nave, alla sua distruzione o danneggiamento, al compimento di atti di violenza su persone a bordo, parificando a tali condotte, l’incitamento o la minaccia a commetterle. L’equiparazione è ammessa proprio per la gravità anche delle condotte tentate in virtù del bene primario protetto, ovvero la sicurezza della navigazione.

---

<sup>79</sup> R. VUOSI *op. cit.*

Alla Convenzione è allegato, altresì, un Protocollo che mira alla repressione degli atti illeciti contro le piattaforme fisse situate sulla piattaforma continentale, estendendo anche a questi ultimi la punibilità del tentativo e dell'istigazione. Convenzione e Protocollo sono stati oggetto di modifiche nel 2005 che però, in Italia, non sono ancora in vigore.

Ritornando alle Convenzioni di Ginevra del 1958 ed a quella di Montego bay del 1982 occorre sottolineare ancora l'inadeguatezza delle relative norme internazionali riguardanti la pirateria, soprattutto per il ristretto ambito operativo della stessa nozione, da ritenersi per vari aspetti obsoleta.

Un primo limite, infatti, da evidenziare è quello relativo al "*locus commissi delicti*" allorchè le condotte siano perpetrate in acque territoriali o interne e un ulteriore è relativo alle finalità che non possono essere di natura politica o di matrice terroristica.

In ordine al primo limite, la questione non è di poca importanza, atteso che sebbene gli attacchi sferrati alle navi abbiano inizio in alto mare, non è infrequente l'origine di tali azioni in prossimità delle coste e la pratica di costringere le imbarcazioni catturate a dirigersi verso la costa, spesso con il tacito appoggio di Governi compiacenti. La linea di demarcazione tra atti di violenza e depredazione commessi in alto mare e commessi in

acque interne è di fondamento per la sottoposizione, nel primo caso, alla giurisdizione universale, mentre nel secondo caso, le cc.dd. *armed robberies at sea*, sono soggette alla giurisdizione esclusiva dello Stato costiero che di fatto limita il potere repressivo degli altri Stati, offrendo, così, implicita protezione ai responsabili di tali atti che ivi trovano rifugio<sup>80</sup>.

Per quanto riguarda le finalità necessariamente private, esclusi gli atti commessi a scopo politico o terroristico, il limite di ambedue le Convenzioni risiede nel mancato adeguamento della nozione di pirateria all'evoluzione più recente della stessa che la avvicina nettamente, offuscandone i confini, ad altri e diversi fenomeni criminosi, tra cui, appunto, il terrorismo. Per modalità di attacco, fini degli assalitori e tattiche di intervento è difficile operare una chiara distinzione.

La staticità della nozione si rivela, altresì, pregiudizievole sia per la punibilità degli autori del reato che, come si è visto nei *leading cases* americani potrebbero invocare in modo strumentale la diversa finalità non privata, sia per l'efficacia e l'efficienza delle azioni volte al

---

<sup>80</sup> F. MUNARI, *La «nuova» pirateria e il diritto internazionale. Spunti per una riflessione*, in *Riv. dir. intern.*, 2009, 336 ss.

contrasto e alla repressione del fenomeno piratesco come saranno ampiamente illustrate nei paragrafi successivi.

E' stato però puntualmente osservato che in numerosi casi in cui è incerta la qualificazione dell'atto nell'ambito della fattispecie di pirateria configurata dall'UNCLOS può risultare applicabile la SUA per il suo più ampio spettro di attività criminose ivi previste. E' comunque a quest'ultima Convenzione che dovrebbe farsi ricorso nella fase successiva alla cattura dei pirati anche nei casi in cui tale cattura sia avvenuta in circostanze in cui l'applicazione della normativa UNCLOS non creava incertezze. Ciò viene confermato dalle indicazioni del Consiglio di sicurezza nelle risoluzioni di cui in nota <sup>81</sup> .

A prescindere da queste ultime considerazioni, ciò che si auspica è un intervento volto ad ampliare la nozione di pirateria così come

---

<sup>81</sup> V.F.MUNARI, *La "nuova" pirateria e il diritto internazionale. Spunti per una riflessione*, in *Riv. dir. Int.* 2009, pagg. 341-346 ove si rileva che un'importante conferma di quanto sostenuto (anche in questo scritto) è data, sul piano positivo, dalla ris. 1846 (2008) del Consiglio di sicurezza del 2 dicembre 2008, nonché dalla di poco successiva ris. 1851 (2008), del 16 dicembre 2008 , nella quale gli Stati autorizzati a intervenire sono espressamente invitati, una volta catturati i pirati, a comportarsi conformemente alle disposizioni della Convenzione del 1988.

attualmente contenuta nella Convenzione di Montego Bay, che sia comprensiva degli atti commessi non solo in alto mare ma anche nel mare territoriale e che rivaluti i “*private ends*” come richiamati dalla normativa, sposando la definizione data dall’IMB che la qualifica come “*an act of boarding any vessel with the intent to commit theft or any other crime and with the intent or capability to use force in the furtherance thereof*”<sup>82</sup>.

## **2.2 L’alto mare e il principio di giurisdizione universale.**

### **Conflitti di giurisdizione**

Attualmente, la definizione della pirateria marittima di cui all’UNCLOS non può prescindere dalla circostanza che le azioni siano commesse in alto mare; tale elemento spaziale rimane, dunque, un elemento costitutivo oggettivo ai fini della configurazione di tale crimine.

---

<sup>82</sup> G. TELLARINI *op. cit.* pag. 120.; F. GRAZIANI *op.cit.* pag. 85 ss.

E' di comune cognizione – con un richiamo in questo scritto per semplice comodità espositiva - che l'UNCLOS, modificando quanto stabilito dalla Convenzione di Ginevra del 1958, ripartisce lo spazio marittimo in aree diverse per estensione in miglia nautiche e diverse, altresì, per il potere esercitabile nell'ambito delle stesse da parte degli Stati rivieraschi.

La prima zona di mare che si incontra dalla costa (senza contare le acque interne) è il *mare territoriale* con un'estensione sino a 12 miglia marine dalla linea di base costiera. Muovendo dalla linea esterna del mare territoriale, è in facoltà dello Stato dichiarare l'istituzione di una *Zona Contigua* che può estendersi sino a 24 miglia marine dalla stessa linea costiera mentre un'ulteriore (Zona Economica Esclusiva) può estendersi sino a sino a un massimo di 200 miglia marine dalla linea costiera di base, limite che in alcuni casi può coincidere (convenzionalmente) con quello fissato per la piattaforma continentale.

Tutta l'area marina rimanente che comunque non sia sottoposta ad alcuna sovranità statale ma al principio del "*mare liberum*" è detta *alto mare*.<sup>83</sup>

---

<sup>83</sup> T. SCOVAZZI *Elementi di diritto internazionale del mare*, 2002, pagg. 31 e ss.

La prima codificazione relativa a tale aree si ha con la Convenzione di Ginevra del 1958 sul mare territoriale e la zona contigua. La Convenzione, sebbene non offra una definizione di quello che viene nominato mare territoriale, ne sancisce (ma solo indirettamente argomentando ex art. 24 par. 2<sup>84</sup>) l'ampiezza sino alle dodici miglia marine, dal momento che, logicamente, l'estensione del mare territoriale non poteva superare il limite, appunto di dodici miglia, fissato esplicitamente, da tale norma, per la zona contigua.

La successiva Convenzione di Montego Bay del 1982 introduce, invece, una completa regolamentazione delle aree marine, in particolare la distinzione tra mare territoriale e zona economica.

Sulla zona di mare adiacente al territorio costiero (o alle acque interne), mare territoriale, lo Stato esercita piena sovranità che si estende allo spazio aereo sovrastante, al fondo e al sottosuolo. Il limite massimo delle dodici miglia marine è misurato partendo dalla linea costiera di base, ovvero la linea di bassa marea (ad esclusione dell'esistenza di "acque interne", nel qual caso tale limite è misurato a partire dal limite esterno di tali acque).

---

<sup>84</sup> B. CONFORTI, voce *Mare territoriale* in *Enc. Dir. vol..XXV*, Milano 1975, pag. 657

Adiacente al mare territoriale, si trova la Zona Contigua, estesa sino a 24 miglia nautiche a partire dalle linee di base. In concreto lo spazio risulta sempre inferiore a tale limite perché occorre sottrarre lo spazio di mare territoriale<sup>85</sup>. Nella zona contigua lo Stato non esercita piena sovranità ma la stessa è limitata a materie determinate ed elencate manifestamente, quali il controllo ai fini della prevenzione delle infrazioni alle leggi doganali, fiscali, sanitarie e d'immigrazione dello Stato costiero.

Al di là della Zona Contigua, si trova la Zona Economica Esclusiva, riconosciuta dall'UNCLOS anche a seguito delle rivendicazioni di molti Stati, specie sudamericani. Come già fatto cenno, la Z.E.E può estendersi sino a 200 miglia nautiche; entro tale area, gli Stati costieri possiedono e mantengono i seguenti diritti sovrani: a) esplorazione, sfruttamento, conservazione e gestione delle risorse

---

<sup>85</sup>Con riferimento al decreto del Ministero dell'Interno 14 luglio 2003 - in materia di contrasto all'immigrazione clandestina nell'area di 24 miglia dalle linee di base -, alla legge n.189 del 2002 ed al d.lg n.286 del 1998, con la conseguente problematica sulla sussistenza di una zona contigua italiana, v. Reverso, *Osservazioni sull'esistenza della zona contigua* nota a Cass. pen.5 maggio 2020 n.32960 in *Dir. trasp.* 2011, 596.

naturali, biologiche e non, delle acque, dei fondi marini e del sottosuolo; b) giurisdizione in materia di stabilimento di isole artificiali, installazioni e strutture, per la ricerca scientifica e in materia di protezione e preservazione dell'ambiente marino. Agli altri Stati spettano, invece, la libertà di navigazione, sorvolo, posa di cavi e condotte sottomarini, nonché la libertà di utilizzare il mare compatibilmente con le disposizioni dell'UNCLOS.

L'esercizio del potere sovrano dello Stato costiero sul mare territoriale è limitato, quanto alla navigazione, da c.d. diritto di passaggio inoffensivo delle navi straniere, passaggio che deve essere continuo e rapido, salvi casi di forza maggiore o di pericolo<sup>86</sup>. Tale passaggio non deve recare pregiudizio alla pace, buon ordine e sicurezza dello Stato costiero. Nella zona economica esclusiva, gli Stati terzi godono, invece, di libertà di navigazione e sorvolo, compresa la libertà di navigazione delle navi militari, anche se qualche dubbio viene espresso riguardo alle esercitazioni navali.

Nell'alto mare, vige il principio generale per cui ogni nave è sottoposta esclusivamente al potere dello Stato di cui ha nazionalità: lo Stato di bandiera o Stato nazionale ha diritto all'esercizio esclusivo

---

<sup>86</sup> In argomento v. Cataldi, *Il passaggio inoffensivo nel mare territoriale*, 1990.

del potere di governo sulla comunità navale e esercita siffatto potere attraverso il comandante (considerato come organo dello Stato). S'è già osservato (e si avrà modo di ritornare sul punto più avanti) che a tale principio si fanno significative eccezioni tra le quali rientrano quelle connesse con la prevenzione e repressione della pirateria <sup>87</sup>.

Più analiticamente, si elencano le eccezioni che tale principio incontra allorché una nave si avvicini alle coste di un altro Stato:

a) nelle acque internazionali la nave pirata può essere catturata da qualsiasi Stato e sottoposta a misure repressive. Lo Stato nel cui territorio è in corso una guerra civile può visitare e catturare qualsiasi nave che si proponga di recare aiuto (in armi o armati) agli insorti.

b) nella zona economica esclusiva lo Stato costiero può visitare e catturare navi e relativo carico per infrazioni alle proprie leggi sulla pesca o allo sfruttamento delle risorse sottomarine.

c) nel mare territoriale rilevano i principi già analizzati del diritto di passaggio inoffensivo e della sottrazione alla giurisdizione penale dello Stato costiero dei fatti puramente interni alla nave.

---

<sup>87</sup> Per le deroghe di cui al testo v. M. CASANOVA, *Polizia marittima* in *Digesto Comm.* XI, Torino 1995 ove l'argomento è esaminato sia rispetto alla Convenzione di Ginevra del 1958 sia rispetto alla Convenzione di Montego bay del 1982

Le navi da guerra o comunque destinate a servizi pubblici possono inseguire una nave straniera che abbia violato le loro leggi purché l'inseguimento sia continuo e abbia avuto inizio almeno nelle acque contigue al mare territoriale. Se la nave inseguita entra nelle acque territoriali di un altro Stato l'inseguimento cessa.

L'alto mare è definito, invece, dalla Convenzione sul Diritto del Mare in via di esclusione, ovvero come "tutte le parti di mare che non sono comprese nella zona economica esclusiva, nel mare territoriale, nelle acque interne e nelle acque arcipelagiche" (art.86). Esso inizia, dunque, laddove terminano gli spazi costieri sui quali gli Stati rivieraschi esercitano diritti di sovranità o giurisdizione, non essendo sottoposto alla sovranità di alcuno Stato <sup>88</sup>. L'alto mare, su tali presupposti, non si può più definire né *res nullius*, come in precedenza era stato definito, perché l'espressione *res nullius* si riferisce a qualcosa che è suscettibile di essere oggetto di appropriazione da parte di qualcuno, qualcosa che non appartiene a nessuno, oppure ad una *res de relictis*, *animo de relinquendo*, cioè a una cosa abbandonata con l'intenzione di abbandonarla. L'alto mare non può in nessuna sua porzione o sfera rappresentare oggetto di

---

<sup>88</sup> T. SCOVAZZI *Elementi di diritto internazionale del mare op. cit.* pagg.83 ss.

appropriazione da parte di qualsiasi Stato. Più precisamente, a norma dell'art. 137 UNCLOS, “*nessuno Stato può rivendicare o esercitare diritti sovrani su una parte qualsiasi dell’alto mare (Area) e delle sue risorse; nessuno Stato o persona fisica o morale possono appropriarsi di una parte qualsiasi dell’Area o delle sue risorse. Non sono riconosciuti né rivendicazioni né esercizi di sovranità o di diritti sovrani né atti di appropriazione*”. Tale norma costituisce esplicitazione di quanto affermato con giusta enfasi nell’articolo precedente: *the Area and its resources are the common heritage of mankind*.

Tutti gli Stati vantano eguali diritti all’utilizzazione dell’alto mare onde lo stesso può definirsi come un regime giuridico caratterizzato dalla coesistenza di diritti eguali di tutti gli Stati della comunità internazionale (anche quelli privi di litorale costiero)<sup>89</sup>.

Il principio di eguaglianza diventa, dunque, il corollario essenziale del principio di libertà nei mari (più estensivamente nell’alto mare). E’ messo in evidenza, con puntuale chiarezza, che il complesso della disciplina relativa all’alto mare si fonda anche sul *principio della*

---

<sup>89</sup> B. CONFORTI, *Diritto internazionale*, 2007, 257 ss.

*destinazione dell'Area a fini pacifici e sul principio definito dell'ineguaglianza compensatrice*<sup>90</sup> (art. 140 UNCLOS).

Il regime dell'alto mare è ispirato, in sintesi, all'idea della libertà di tutti gli Stati costieri e privi di litorale di svolgere le loro attività e di far navigare le navi battenti la loro bandiera.

Il principio di libertà dei mari costituisce un principio cardine sul quale è fondato il diritto internazionale del mare e la regolamentazione dei traffici marittimi, consolidata anche nella prassi consuetudinaria. Esso si è affermato intorno al XVIII secolo, grazie alla pubblicazione dello scritto *Mare liberum* dell'olandese Ugo Grozio che si rivelò decisivo per l'affermazione della libertà dei mari. Nel 1603 nello stretto di Singapore venne catturata la caracca portoghese Catarina, che trasportava un prezioso carico di porcellane cinesi e spezie, da parte dell'ammiraglio Van Heemskerck a servizio della Compagnia olandese delle Indie Occidentali. Grozio affrontò, infatti, il problema della legalità della cattura della nave, pur in assenza di uno stato di guerra tra Paesi Bassi e Portogallo e conseguentemente relazionò sulla motivazione del perché il mare

---

<sup>90</sup> Così T.SCOVAZZI *Mare diritto internazionale pubblico* in *Dig.disc.pubbl.*,vol.IX, 1994 ,325.

dovesse essere considerato libero per la navigazione di tutti gli Stati, contrariamente alle pretese dell'epoca di Spagna, Portogallo e altri Paesi che, invece, rivendicavano la loro sovranità<sup>91</sup>. L'intento dell'illustre giurista olandese era quello di dimostrare la libertà di navigazione sostenendo che le cose che non possono essere occupate e che possono essere usate promiscuamente da tutti non cadono nella proprietà di alcuno Stato, specificando come tale criterio andasse impiegato per i tratti di mare non visibili dalla costa.

Il concetto di libertà deve essere inteso nel senso di assenza di sovranità da parte di qualsiasi Stato. Il fatto che nessuno Stato della comunità internazionale può esercitare una propria sovranità sull'alto mare, non significa che la libertà di navigazione e le altre libertà dei mari non possano ricevere delle limitazioni sulla base del diritto internazionale pattizio e consuetudinario: la differenza risiede in quella che era l'antica concezione di libertà prevista dal diritto internazionale, nel senso che ciascuno degli Stati attraverso le sue

---

<sup>91</sup> T. SCOVAZZI, *Elementi di diritto internazionale del mare*, op. cit pag. 21; G.

TELLARINI, op. cit. pagg. 145 ss.

navi poteva essere libero di fare quello che volesse e la libertà con le sue limitazioni come oggi viene intesa<sup>92</sup>.

L'esercizio della libertà di navigazione in alto mare, infatti, è subordinato al requisito di immatricolazione della nave che costituisce il presupposto per l'esercizio della giurisdizione esclusiva da parte dello Stato di bandiera. Pertanto, registrazione della nave e attribuzione della bandiera non rappresentano una mera facoltà per gli Stati ma un obbligo previsto dal diritto internazionale nel momento in cui gli Stati intendano far solcare le acque internazionali dalle proprie navi. L'articolo 92 della Convenzione di Montego Bay pone in rilievo che le navi battenti la bandiera di un solo Stato e nell'alto mare sono sottoposte alla sua giurisdizione esclusiva, salvo casi eccezionali. Una nave non può cambiare bandiera durante una traversata o durante uno scalo in un porto, a meno che non si verifichi un effettivo trasferimento di proprietà o di immatricolazione. Inoltre, una nave che navighi sotto le bandiere di due o più Stati impiegandole secondo convenienza, non può rivendicare alcuna delle nazionalità in questione nei riguardi di altri Stati e può essere assimilata ad una nave priva di nazionalità. Tutti gli Stati adottano, per le navi che

---

<sup>92</sup> B. CONFORTI, *op. cit.*, pagg. 257 ss.

battono la sua bandiera, ogni misura necessaria a salvaguardare la sicurezza in mare, con riferimento a costruzione, attrezzature e navigabilità delle navi.

Vi è una responsabilità dello Stato nei confronti del diritto internazionale affinché la nave sia solida, sia costruita secondo criteri di effettiva capacità a navigare perché se ciò non avviene si possono provocare incidenti, si possono avere collisioni e si può cagionare inquinamento nell'alto mare<sup>93</sup>.

D'altra parte i suesposti obblighi internazionali di sicurezza (riferiti alla costruzione, alla perizia dell'equipaggio ed alla condotta della nave) trovano diretto fondamento in specifici obblighi internazionali previsti da varie convenzioni: SOLAS, MARPOL, STCW, COLREG. La condizione giuridica della nave è, dunque, data dall'immatricolazione nel registro di un determinato Stato verso il quale deve esistere un legame effettivo, che viene tradizionalmente definito come *genuine link* (art.5 Convenzione di Ginevra e 91 Convenzione di Montego Bay)<sup>94</sup>. Sebbene non venga data una definizione di *genuine link*, un criterio per individuare questo

---

<sup>93</sup> B. CONFORTI, *op. cit.*, pagg. 257 ss.

<sup>94</sup> G. TELLARINI, *op. cit.* pagg. 145 ss.

collegamento è proprio l'esercizio della propria giurisdizione e controllo sulle navi battenti la propria bandiera. Di conseguenza, la giurisdizione esclusiva in tal senso è espressione della legittimazione del solo Stato di bandiera a esercitare poteri coercitivi nei confronti delle navi iscritte in propri registri, non potendo alcuno Stato interferire con la libertà di navigazione di imbarcazioni straniere né esercitare sulle stesse la propria autorità, salvo le eccezioni contenute nella medesima CNUDM, tra cui la pirateria, come vedremo in seguito.

Con le eccezioni cui s'è fatto cenno, tutte le navi in alto mare sono sottoposte alla giurisdizione esclusiva dello Stato di bandiera, come prevede l'art.92 della UNCLOS<sup>95</sup> sebbene sia rilevante nel diritto internazionale la distinzione tra navi pubbliche e navi private.

Alla prima categoria appartengono le navi svolgenti una funzione riconducibile ai poteri ascrivibili allo Stato o ad un servizio di governo a carattere non commerciale, mentre alla seconda categoria

---

<sup>95</sup> Anche Righetti non manca di porre in evidenza che la nave che navighi senza bandiera è, però, assoggettabile anche in alto mare alla potestà di governo ed alla supremazia di un qualunque Stato (*Nazionalità della nave in Digesto*)

appartengono le navi che esercitano la navigazione con finalità economiche.

Solo le navi pubbliche” sono immuni da qualsiasi interferenza materiale o giurisdizionale da parte di qualsiasi Stato straniero, indipendentemente dalla zona in cui si trovino (mare territoriale, zona contigua, zona economica esclusiva, alto mare), eccetto il compimento di atti di pirateria da parte dell’equipaggio ammutinatosi; le navi pubbliche in questo caso vengono equiparate alle navi private ex art.102 UNCLOS.

Le navi private, invece, godono di tale immunità nello spazio dell’alto mare, salve le eccezioni previste dall’UNCLOS (per i casi di “diritto di visita”, compresa la pirateria, si rinvia all’elencazione ex art.110 UNCLOS). Per le navi private che navighino negli altri ambiti spaziali è previsto un “concorso di giurisdizioni”<sup>96</sup> con particolare riferimento ai poteri dello Stato costiero.

Riguardo alle navi pubbliche, quindi, la pirateria si presenta come il fatto idoneo a far cessare l’esclusività dello Stato di bandiera; la nave sottosta alla giurisdizione di altro Stato non perde però la propria nazionalità. Corollario di tale principio è che nelle acque

---

<sup>96</sup> G. TELLARINI, *op. cit.* pagg. 151 ss.

internazionali nei confronti delle navi pirata o sospettate di pirateria, le navi militari o che effettuano servizi governativi sono abilitate a fermare, visitare e catturare la nave sospettata. Indipendentemente dalla normativa più specifica, già nell'art.100 si rinviene il fondamento generale del potere d'intervento degli Stati terzi anche in alto mare attraverso le proprie navi da guerra. La norma, infatti, sancisce un "dovere" di cooperazione tra gli Stati per la repressione della pirateria. Ciò a sua volta trova giustificazione nel già indicato inquadramento della pirateria, quale delitto *iuris gentium*, ovvero nei delitti che per gravità ed efferatezza, ripugna alla coscienza civile di tutti i popoli oltre a costituire minaccia per la sicurezza delle rotte marittime e gli interessi del commercio marittimo internazionale, come sarà ampiamente illustrato nel paragrafo 4 di questo capitolo in aggiunta a quanto posto in evidenza nelle parti che precedono.

S'è anche già precisato che la natura giuridica del delitto di pirateria giustifica l'esistenza di una giurisdizione c.d. universale, ovvero di una competenza universale alla repressione del fenomeno, il cui limite è costituito solamente dal mare territoriale. Se gli atti compiuti possono configurarsi quale pirateria e vengono commessi in alto mare o in altro spazio fuori dalla giurisdizione esclusiva di qualunque Stato, ivi comprese la zona contigua e la zona economica esclusiva,

ogni Stato può intervenire sulla nave sospettata di pirateria; diversamente accadrebbe se il reato venisse commesso nelle acque territoriali di uno Stato costiero, per cui solo quest'ultimo sarebbe titolato ad adottare le misure coercitive nei confronti delle navi sospettate di pirateria, indipendentemente dalla nazionalità dell'equipaggio e della bandiera della nave (nelle pagine che seguono si menzioneranno casi particolari, come per la missione Atalanta in acque somale, in cui sulla base di uno specifico mandato internazionale è possibile l'intervento anche in acque territoriali).

Il principio della giurisdizione universale, quindi, consente ai giudici nazionali di ogni Stato di essere ugualmente competenti nel perseguire e giudicare gli autori di crimini internazionali, tra cui appunto la pirateria, indipendentemente dalla presenza di un collegamento specifico con lo Stato del Foro. In questo senso, ci si è chiesti se gli Stati che agiscono in virtù di tale principio, intervengono *iure proprio* o in nome e per conto della comunità internazionale<sup>97</sup>. E'

---

<sup>97</sup> In tema di giurisdizione per crimini in alto mare, v. Magi, Conduct in the high seas: is a general rule on jurisdiction to prosecute stillmissing? In Riv.dir.int. 2015,79 ove si richiama il noto caso Fidelio (a sua volta su quest'ultimo caso, rilevante per i

certo comunque che anche l'accoglimento della prima tesi comporta il riconoscimento che l'intervento d uno Stato trova fondamento e limiti nelle norme internazionali.

Già Grozio nel suo *De iure belli ac pacis* affermava che la violazione della libertà del diritto di navigazione a opera di pirati andasse punita universalmente<sup>98</sup>. Ciò perché la pirateria rientra nella categoria dei crimini internazionali che consistono nella violazione particolarmente grave di interessi della comunità internazionale e per cui la giurisdizione universale risulterebbe come l'unica applicabile in virtù del fatto che gli altri criteri giurisdizionali non sarebbero sufficienti o abbastanza efficaci per punire atti commessi in alto mare. Quindi, essa risulterebbe applicabile sia per la violazione grave degli interessi

---

numerosi spunti offerti, v. SCOVAZZI, *La cattura della nave Fidelio in Riv .dir. int.*1992,1015

<sup>98</sup> M.R. MAURO *il principio di giurisdizione universale e la giustizia penale internazionale*, 2012, pagg. 25 e ss.v. anche MOLTESE, *Lotta alla pirateria e giurisdizione universale in una recente decisione nazionale in Diritti umani e diritto internazionale* 2013, pag. 548

comuni a tutti gli Stati, sia per la gravità in sé del crimine commesso<sup>99</sup>.

Il concetto di giurisdizione, infatti, non è suscettibile di unitarietà nell'ambito del diritto penale internazionale che la distingue in *jurisdiction to prescribe* (giurisdizione prescrittiva) e *jurisdiction to enforce* (giurisdizione esecutiva)<sup>100</sup>. La prima consiste nel potere di uno Stato di regolare determinate condotte applicando il proprio diritto penale. La seconda fa rispettare il proprio diritto penale attraverso i propri organi di polizia, di governo o giudiziari e trova il proprio limite, secondo un principio ormai consolidato nel diritto internazionale, nel proprio ambito territoriale. Ciò che, invece, non può dirsi altrettanto nel caso della giurisdizione prescrittiva, la quale non impedirebbe a uno Stato di applicare la propria legge penale

---

<sup>99</sup> Di recente, l'applicazione del principio di universalità per il crimine di pirateria è stato previsto dal *Merchant Shipping Act* adottato dal Kenya nel 2009, a seguito della sentenza nel caso *Hassan vs. Republic of Kenya (2008)*

<sup>100</sup> G. MANNUCCI, *Il conflitto di giurisdizione tra Italia e India nel caso Enrica Lexie: quale ruolo per il diritto internazionale*, 2014, pagg. 4 ss. ; G.M..FARNELLI, *Profili giuridici della recente controversia tra Italia e India nel caso dei fucilieri del battaglione San Marco* in *La Comunità internazionale*, 2013, pag. 461

anche a condotte che avvengono al di fuori del proprio territorio nei militi in cui vi sia presente il criterio c.d. di collegamento. Questo tipo di giurisdizione ha trovato il proprio primo precedente nell'affare *Lotus* che presenta una grande similitudine con il caso dell'*Enrica Lexie* che sarà affrontato nel successivo paragrafo<sup>101</sup>. Pare opportuno soffermarsi brevemente su tale antecedente in quanto rappresentativo delle questioni giuridiche in esso affrontate<sup>102</sup>.

Nell'agosto 1926, il mercantile francese *Lotus* si scontrò con un battello turco in acque internazionali al largo della costa turca. L'incidente causò l'affondamento della barca turca e la morte di otto componenti l'equipaggio. A seguito dello sbarco a Istanbul, il

---

<sup>101</sup> Con la riserva di specifica trattazione più avanti, ci si limita a richiamare qui lo scritto di N. RONZITTI, *La difesa contro i pirati e l'imbarco di personale militare armato sui mercantili: il caso dell'Enrica Lexie e la controversia Italia-India* in *Riv.dir.int.* 2013, pag. 1073; F. MUNARI, *Giurisdizione degli Stati in caso di delitti compiuti al di fuori del mare territoriale. Spunti di riflessione tratti dal caso Enrica Lexie deciso dalla Corte suprema indiana* in *Dir. mar.* 2013, pag. 273

<sup>102</sup> B. CONFORTI, *In tema di giurisdizione penale per fatti commessi in acque internazionali*, pubblicato sul sito della Società italiana di diritto internazionale, all'indirizzo: [http://www.sidi-isil.org/?page\\_id=119](http://www.sidi-isil.org/?page_id=119).

comandante francese della Lotus fu arrestato e sottoposto a procedimento penale dalle autorità turche che basarono la loro persecuzione del crimine sulla base della giurisdizione prescrittiva.

La Francia protestò invocando il difetto di giurisdizione dell'autorità turca, chiedendo il rilascio del proprio cittadino imputato e a seguito di accordo tra i due Paesi, la questione fu devoluta alla Corte Permanente di Giustizia Internazionale, organo giudiziario della Società delle Nazioni, antecedente dell'odierna Corte internazionale di Giustizia dell'ONU<sup>103</sup>. La Corte affermò che, in assenza di obblighi internazionali contrari, gli Stati godevano di ampia libertà nell'esercizio della propria giurisdizione penale, potendo adottare i criteri di giurisdizione che preferivano con l'unico limite di non oltrepassare i limiti posti dal diritto internazionale alla loro competenza. L'affermazione di tale principio rimane ancora oggi salda nel diritto internazionale, per cui gli Stati godono di ampia libertà nel definire l'ambito di applicazione della propria giurisdizione penale come espressione della sovrana uguaglianza tra gli stessi nell'ordinamento internazionale. Pertanto, la scelta dei diversi criteri di collegamento è demandata all'ordinamento interno di

---

<sup>103</sup> G. MANNUCCI, *op. cit.* pag. 4 ss.

ciascuno Stato con l'unico denominatore comune tra questi criteri di uno specifico collegamento intercorrente tra il potere – dovere di sanzionare da parte dello Stato e il fatto criminoso.

La prassi internazionale riconosce il fondamento della potestà punitiva sulla base di cinque criteri di giurisdizione: 1) il criterio territoriale; 2) il criterio della nazionalità o principio di personalità attiva; 3) il principio della personalità passiva; 4) il principio protettivo; 5) il criterio universale.

Il criterio della territorialità è sicuramente quello più invocato tra i criteri di giurisdizione. Esso consiste nell'autorità di uno Stato di affermare l'applicazione della propria legge penale a condotte che si verificano sul proprio territorio. In virtù della giurisdizione prescrittiva, uno Stato è legittimato a esercitare la propria autorità anche su un fatto commesso parzialmente sul proprio territorio.

Il secondo classico criterio di collegamento è quello della nazionalità o personalità attiva, in base al quale uno Stato afferma la propria giurisdizione sulle condotte criminose commesse dai propri cittadini all'estero.

Il principio della personalità passiva, invece, è stato oggetto di ampie discussioni in dottrina<sup>104</sup> tanto che non è affatto un principio consolidato nella prassi internazionale. Esso affermerebbe la potestà giurisdizionale da parte di uno Stato sui reati commessi da stranieri all'estero ai danni di un proprio cittadino. La critica a tale criterio di collegamento nasce dal fatto che questa sorta di potestà viene ritenuta eccessivamente invadente nella sfera di sovranità di altri Stati e fu la base della stessa obiezione sollevata dalla Francia nei confronti dell'autorità turca che proprio in virtù di tale criterio aveva avviato l'azione penale nei confronti del capitano francese della *Lotus*. Come vedremo, esso non rimane un caso isolato poiché viene invocato anche dall'India nel caso *Enrica Lexie*. Ciononostante, esso trova oggi larga applicazione tanto che alcuni Stati lo riproducono all'interno delle proprie leggi penali, in particolare al fine di perseguire reati di terrorismo commessi all'estero che sovente non vengono puniti adeguatamente dallo Stato del *locus commissi delicti*. Luogo all'estero e soggetto attivo del reato straniero sono anche gli elementi che fondano il principio protettivo, per cui la giurisdizione prescrittiva non ha riguardo al singolo cittadino ma allo Stato stesso

---

<sup>104</sup> G. MANNUCCI, *op. cit.* pag. 16 ss.

che si sente minacciato per se stesso o per i propri interessi nei casi di reati contro l'integrità territoriale o l'indipendenza politica.

Infine, come si è visto, il criterio della giurisdizione universale esula da qualsiasi elemento di collegamento (localizzazione del reato, nazionalità del reo e della vittima) e consente a qualsiasi Stato di intervenire con le proprie leggi penali per reprimere e punire la condotta criminosa, trovando applicazione per i crimini *contra iure gentium*. Il criterio è oggi utilizzato prevalentemente per i crimini di guerra, i crimini contro l'umanità, genocidio, tortura, terrorismo e pirateria.

La repressione di tali crimini, tuttavia, non è di agevole realizzazione allorchè più Stati avanzino legittimamente la richiesta di applicazione della propria legge penale sullo stesso fatto criminoso, ovvero si verifichi il concorso di più giurisdizioni. A prescindere da alcuni trattati internazionali, quali ad esempio quello di Montevideo del 19 marzo 1940 e alcuni accordi internazionali stipulati tra Stati al fine di fornire priorità a una giurisdizione statale piuttosto che a un'altra, il diritto internazionale non indica e non stabilisce una gerarchia tra le diverse giurisdizioni penali interessate<sup>105</sup>. Pertanto, in caso di

---

<sup>105</sup> M.R. MAURO, op. cit. .pagg. 25 ss.

conflitto di giurisdizioni, occorrerà far ricorso a due concetti elaborati dalla prassi internazionale, quali il concetto di *reasonableness* e quello del *forum non conveniens*<sup>106</sup>. Il primo esprime la possibilità di sottoporre a una pre – valutazione la circostanza se, effettivamente, l’esercizio della giurisdizione da parte dello Stato individuato per ragioni di collegamento con il fatto criminoso sia da ritenere “non ragionevole”. La valutazione preliminare dovrà considerare il tipo di illecito, la sua gravità, la garanzia di tutela dei diritti umani, come si vedrà nel paragrafo 5. La critica che può essere mossa a questo concetto è che per quanto una giurisdizione possa essere considerata più ragionevole di un’altra, ciò non è sufficiente a togliere legittimità a un’altra giurisdizione. Il secondo concetto esprime, invece, l’indicazione di un foro più conveniente o più appropriato in quanto riconosciuto dagli Stati che avrebbero giurisdizione, i quali rinunziano al relativo esercizio. Tuttavia, anche il ricorso al *forum non conveniens* è il risultato di un *usus* o meglio di una manifestazione di cortesia internazionale che è demandata alla scelta dello Stato che lo attua. I conflitti di giurisdizione debbono

---

<sup>106</sup> G. MANNUCCI, *op. cit.* pag. 18

necessariamente essere risolti o attraverso accordi tra Stati interessati o con la devoluzione della questione a un organo terzo *super partes*.

Infatti, nel diritto internazionale del mare, gli Stati che possono vantare giurisdizione nei confronti di un fatto criminoso sono essenzialmente due: lo Stato costiero e lo Stato di bandiera che possono utilizzare vari criteri di collegamento: quello extraterritoriale, quello della la personalità passiva, il principio di protezione e quello universale.

Più specificatamente, per lo Stato costiero, la rivendicazione della competenza giurisdizionale dipende dalla fascia marina in cui si è verificato il fatto criminoso, mentre per lo Stato di bandiera, il criterio di territorialità implica che esso possa esercitare la giurisdizione sulle proprie navi in acque internazionali, in quanto queste ultime vengono considerate un'estensione "fluttuante" del territorio dello Stato di bandiera.

La regola della bandiera è, dunque, considerata la più ampia manifestazione del principio di libertà dei mari.

Nell'ambito del diritto internazionale un'altra questione che incide sull'esercizio della giurisdizione è quella legata all'istituto dell'immunità. In particolare, alla fondamentale distinzione tra immunità *rationae materiae* o funzionale e immunità *rationae*

*personae* o personale<sup>107</sup>. Mentre la prima si applica soltanto agli atti compiuti dall'individuo organo in veste ufficiale, ossia nell'ambito delle funzioni ad esso attribuite per cui egli non può risponderne in prima persona in virtù della teoria dell'immedesimazione organica tra Stato e individuo organo, secondo la quale l'atto è imputato direttamente allo Stato, la seconda opera in riferimento a tutti gli atti compiuti sia nell'esercizio delle funzioni sia come privato. Quest'ultimo tipo di immunità ha carattere temporaneo poiché è collegata alla durata dell'incarico dell'individuo – organo, cessa con la decadenza dall'incarico e si applica soltanto a un ristretto numero di soggetti che ricoprono posizioni verticistiche all'interno di uno Stato.

L'immunità funzionale è, invece, più ampia e abbraccia una serie di soggetti dalle alte gerarchie militari ai semplici membri delle Forze Armate, anche se il riconoscimento dell'immunità ai semplici militari ha destato qualche perplessità all'interno della prassi internazionalistica in quanto essa non sarebbe, in tal caso, espressione del diritto consuetudinario ma oggetto di specifici accordi o Trattati

---

<sup>107</sup> B. CONFORTI, *In tema di immunità funzionale degli organi statali stranieri*, in *Rivista di Diritto Internazionale*, 2010, pagg. 5 ss.

che gli Stati dovrebbero concludere per garantire ai militari operanti all'estero l'immunità dalla giurisdizione straniera<sup>108</sup>.

L'immunità funzionale rappresenta ed è la naturale conseguenza dell'immunità degli Stati alla quale l'atto commesso è ricollegato. In questo senso, una volta stabilita l'esistenza del legame effettivo tra Stato e individuo – organo, l'immunità statale investe anche quella dell'individuo – organo, sottraendolo così alla giurisdizione straniera. Il suo fondamento è rinvenuto nei principi di indipendenza e uguaglianza sovrana tra gli Stati.

Immunità e relativa giurisdizione sono stati alcuni tra gli argomenti confutati per rivendicare da parte di Italia e India l'autorità sui marò.

---

<sup>108</sup> I. CARACCILO – F. GRAZIANI, *Il caso dell'Enrica Lexie alla luce del diritto internazionale*, 2013, pagg. 34 ss.; B.CONFORTI, *In tema di immunità funzionale degli organi statali stranieri*, in *Rivista di Diritto Internazionale*, 2010, pagg. 5 ss.

### **2.3. Il caso dell'Enrica Lexie alla luce del diritto internazionale**

Il caso più emblematico dell'applicazione degli istituti internazionalistici trattati sinora, dopo il caso *Lotus*, è rappresentato dalla questione che vede coinvolta la nave battente bandiera italiana *Enrica Lexie* e un peschereccio indiano, *St. Antony*; questione tuttora pendente e sottoposta a giudizio.

Si rende necessario riepilogare una breve ricostruzione dei fatti che vede coinvolte le autorità dei due Paesi. Il 15 febbraio 2012, al largo delle coste del Kerala, in alto mare, la petroliera italiana *Enrica Lexie*, in navigazione da Singapore verso l'Egitto, è avvicinata da un'imbarcazione con atteggiamento ostile. A bordo della petroliera italiana vi sono sei fucilieri del Reggimento San Marco con il compito di proteggere la nave da eventuali incursioni piratesche molto frequenti nell'Oceano Indiano. Dopo aver posto in essere le varie e graduali azioni dissuasive, i militari sparano alcuni colpi di avvertimento. Il peschereccio si allontana e la petroliera continua la navigazione contestualmente alla notizia fornita dal comandante alle varie marine del mondo per segnalare quanto accaduto.

Poco dopo, il proprietario di un peschereccio indiano, il *St. Antony*, sporge denuncia alle autorità del Kerala per la morte di due pescatori (al rientro da una battuta di pesca) che si trovano a bordo e colpiti da

spari provenienti da una nave in transito. La Guardia Costiera locale contatta la petroliera italiana comunicando di aver catturato i sospetti pirati e chiedendo alla nave di attraccare nel porto di Kochi per l'individuazione di tali sospetti.

Il comandante della petroliera, previa autorizzazione dell'armatore, decide di invertire la rotta e dirigersi verso il suddetto porto. Giunta a destinazione, la nave italiana viene, tuttavia, posta sotto sequestro e nei confronti dei due fucilieri italiani Latorre e Girone, accusati di avere aperto il fuoco, scatta l'arresto e la misura della custodia cautelare. Dall'inizio Italia e India hanno assunto posizioni divergenti non solo attinenti alla ricostruzione dei fatti ma in punto di diritto. La questione nevralgica della vicenda intera è stata quella legata alla competenza giurisdizionale in materia, atteso che entrambi i Paesi hanno rivendicato la propria in virtù di elementi giuridici differenti.

Il primo concetto invocato dall'Italia per affermare e sostenere la propria giurisdizione esclusiva è stato quello della legge di bandiera che, ai sensi della UNCLOS, è applicabile ai fatti criminosi avvenuti in alto mare o nelle zone non rientranti nel mare territoriale. Quindi è a questa Convenzione e alle norme in essa contenute che bisogna far riferimento. L'uccisione avvenuta presuntivamente per mano dei due fucilieri italiani si è verificata nel tratto di mare della Zona

Economica Esclusiva indiana e della Zona contigua, spazio marino che per definizione della stessa UNCLOS è destinato alla prevenzione e repressione delle violazioni di natura doganale, fiscale, sanitaria e d'immigrazione mentre è equiparato al regime dell'Alto Mare per quanto riguarda la giurisdizione penale.

In particolare, sono due le norme riguardanti la controversia giuridica sull'applicabilità delle norme in materia di competenza giurisdizionale nella vicenda *de qua*, ovvero gli artt.97 e 92 della UNCLOS<sup>109</sup>.

L'art.97 esprime il concetto della c.d. giurisdizione prescrittiva sintetizzato nel paragrafo precedente. Esso stabilisce che in caso di collisione o *qualunque altro incidente di navigazione* in alto mare che comporti la responsabilità penale o disciplinare del comandante della nave o di qualunque altro componente dell'equipaggio, soltanto lo Stato di bandiera dell'imbarcazione responsabile o quello di nazionalità degli accusati è legittimato a intraprendere azioni disciplinari o penali a loro carico. La norma chiaramente esclude gli altri criteri alternativi di giurisdizione, ovvero quelli basati sul

---

<sup>109</sup> I. CARACCILO – F. GRAZIANI, *Il caso dell'Enrica Lexie alla luce del diritto internazionale*, 2013, pagg. 34 ss.

principio di personalità passiva (Stato delle vittime) invocato dall'India, peraltro non compreso nel codice di procedura penale indiano, né avente natura consuetudinaria e quello protezionistico.

Letta in questo modo, la norma senza dubbio consentirebbe all'Italia di esercitare la piena giurisdizione sulla vicenda ma un elemento di contrasto è contenuto nello stesso testo della norma da ultimo citata ovvero la locuzione “qualunque altro incidente di navigazione”, dovendosi appurare se la morte avvenuta a causa degli spari sia da ricomprendere nell'incidente di navigazione o se con tale concetto ci si riferisca solamente alla navigazione intesa come manovra della nave. La tesi sostenuta dall'accusa è quella più ristretta che circoscrive l'incidente di navigazione a quest'ultimo concetto<sup>110</sup>. Pertanto l'uccisione dei due pescatori viene inquadrata dall'accusa come omicidio, non potendo essere in alcun modo ricollegato a un incidente di navigazione.

Ciò detto, soccorre, a questo punto, l'art. 92 della Convenzione che riafferma il principio della legge di bandiera, quale corollario del principio di libertà dei mari, e quindi la giurisdizione esclusiva dello Stato di cui le navi appunto battono bandiera, intendendo ivi

---

<sup>110</sup> G. MANNUCCI, *op. cit.*, pagg. 20 ss.

compresa anche la c.d. *executive or enforcement jurisdiction*, citata nel precedente paragrafo, ossia il potere degli organi statali di esercitare poteri coercitivi (disciplinari o penali) nei confronti delle navi e delle persone a bordo. Da tale principio deriva che nessuno Stato può esercitare la propria autorità su navi straniere, non potendo interferire con la libertà di navigazione.

Appellandosi a tale principio, l'Italia ben può rivendicare la propria giurisdizione in virtù del fatto che l'*Enrica Lexie* è nave battente bandiera italiana e la condotta criminosa in essere ha avuto inizio su tale imbarcazione. Tali criteri fondati sul collegamento territoriale sono poi contenuti nel codice penale italiano all'art.3 (criterio territoriale e della nazionalità del reo) e all'art.4 (estensione della territorialità alle navi e aeromobili ovunque si trovino). Il criterio territoriale è stato utilizzato dalla difesa italiana sia per le ragioni sopra riportate e sia per contestare la rivendicazione della territorialità avanzata dall'India, in quanto il *St. Antony* non batteva bandiera indiana, essendone sprovvisto. Questo elemento ha potuto, tuttavia, essere agevolmente confutato dal fatto che l'India adottando il *Merchant Shipping Act* del 1958 ha di fatto escluso che i presupposti per la concessione della nazionalità indiana si applichino alle imbarcazioni da pesca e, ai sensi dell'art.91 della UNCLOS, ha

potuto facilmente dimostrare il legame effettivo (*genuine link*) tra lo Stato indiano e l'imbarcazione<sup>111</sup>. Sempre il criterio territoriale ha fondato la rivendicazione dell'India in virtù della norma di cui all'art.188 del CPP indiano, in base al quale un reato compiuto fuori dall'India da uno straniero su un'imbarcazione registrata in India può essere perseguito come se il reato fosse stato commesso in qualsiasi parte dell'India in cui il presunto autore si venga a trovare.

Tutte le tesi sopra esposte sono riprese e citate nella sentenza della Suprema Corte indiana del 18 gennaio 2013<sup>112</sup> che, quale punto di partenza, affronta, in primo luogo, la questione della competenza tra Stato del Kerala, da una parte, India e Italia dall'altra. La sentenza riconosce, anzitutto, che l'incidente ha avuto luogo in acque internazionali, essendo sottoposta a tale regime la Zona Economica Esclusiva, con ciò escludendo la competenza giurisdizionale del Kerala.

---

<sup>111</sup> *ibidem*

<sup>112</sup> I. CARACCILO – F. GRAZIANI, *Il caso dell'Enrica Lexie alla luce del diritto internazionale*, 2013, pagg. 34 ss.

Essa passa poi all'esame dell'applicabilità dell'art.97 della Convenzione, escludendola, in quanto non trattasi di incidente di navigazione ma del diverso reato di omicidio, andando a disconoscere, dunque, la giurisdizione esclusiva fondata sulla legge della bandiera e l'altra questione dibattuta in seno al procedimento e completamente ignorata dalla Corte relativa all'immunità funzionale.

La tesi dell'immunità funzionale per i due fucilieri italiani che escluderebbe pienamente la giurisdizione indiana, deponendo a favore per quella italiana, è stata rivendicata con forza dall'inizio del procedimento. Come si è già esplicitato sul punto, l'immunità dell'individuo – organo consente all'agente di non essere sottoposto a procedimento penale dinanzi a una Corte straniera e allo stesso tempo obbliga lo Stato straniero a non esercitare la giurisdizione sulla persona in questione.

Il primo requisito che viene in rilievo è, quindi, quello della qualifica di organo di Stato che l'individuo – agente deve possedere. In questo senso, il diritto internazionale indica una sorta di *norma in bianco*, poiché rimette alla discrezione di ciascuno Stato l'attribuzione di tale qualifica. La nozione di organo di Stato nella prassi internazionale è molto estesa, tale da ricomprendere non soltanto i diversi organi di Governo ma anche gli enti, gli organismi e gli individui – organi a cui

sia attribuito il potere di compiere atti nell'esercizio dell'autorità sovrana dello Stato. E lo status di organi statali riguardo i Marò è palese e inconfutabile.

I fucilieri del Reggimento San Marco operavano, infatti, sulla *Enrica Lexie*, in virtù della L. n. 130 del 2 agosto 2011, che sarà ampiamente trattata nel capitolo terzo. La legge, nell'ambito dell'attività di contrasto alla pirateria marittima, ha istituito i cc.dd. Nuclei Militari di Protezione (Nmp), impiegati a bordo di navi commerciali al fine di assicurare e garantire la protezione dei carico e dei marittimi imbarcati (incidentalmente va precisato che tale disposizione recentemente è stata abrogata). Il distacco di militari a bordo di navi battenti bandiera nazionale per contrastare la pirateria marittima era già stato approvato con risoluzione dell'Unione Europea nel 2008 che aveva istituito i cc.dd. *Vessel Protection Detachment* (VpH) avendo ricevuto il parere positivo dell'IMO.

Il personale militare a bordo opera in conformità alle direttive del Ministero della Difesa e al comandante di ciascun Nucleo militare e al personale dipendente sono attribuite le funzioni, rispettivamente, di ufficiale e di agente di polizia riguardo ai reati di pirateria. Da ciò discenderebbe la pacifica qualifica di organi di Stato delle Forze Armate, comprensiva anche del personale della Marina Militare e,

dunque, dei due fucilieri italiani. Tuttavia, è stata proprio la qualifica con cui i due Marò si trovavano a bordo, ovvero come Nuclei Militari di protezione, a destare perplessità in merito al requisito soggettivo richiesto, in quanto è stato posto in discussione il legame organico tra i Nmp e lo Stato italiano. Coloro che sostengono la qualifica privatistica dei Nuclei Militari affermano che in realtà al comandante del Nmp spetta la responsabilità delle azioni militari di difesa della nave da un attacco pirata mentre è al comandante della nave che spetta il comando esclusivo di tutte le operazioni inerenti la navigazione, per cui la decisione di invertire la rotta assunta dal comandante della petroliera e non dal comandante del Nmp avrebbe esposto i due fucilieri alla giurisdizione esecutiva delle autorità indiane. Questa tesi è stata sostenuta anche dall'avvocatura indiana in seno al procedimento dinanzi alla Corte in virtù del fatto che l'India contestava ai Marò lo status di individui – organo sostenendo che l'attività da essi esplicata fosse in realtà di natura privatistica, perchè prestata a bordo di un mercantile, sotto il controllo del comandante della nave privata e dietro compenso dell'armatore.

Tuttavia, tale eccezione risulterebbe priva di fondamento, in quanto lo Stato straniero non può ingerirsi in scelte che sono demandate agli ordinamenti interni degli Stati<sup>113</sup>.

Gli argomenti posti a base della sentenza del 18 gennaio 2013 sono alla base del conflitto di giurisdizione sorto tra Italia e India, la cui risoluzione si potrebbe rinvenire in altre norme della UNCLOS, che si ricorda è stata sottoscritta da entrambi i Paesi, in particolare negli artt.286 e 287. Il primo di questi contiene una clausola compromissoria obbligatoria in virtù della quale, allorchè non si sia raggiunto un accordo a livello diplomatico, ciascuna parte può fare istanza per sottoporre la questione ai tribunali competenti secondo la norma successiva, l'art.287 (Tribunale arbitrale). Gli Stati possono anche scegliere al momento dell'adesione o ratifica della UNCLOS di devolvere le questioni controverse o al Tribunale Internazionale del Mare o alla Corte Internazionale di Giustizia o a un Tribunale arbitrale istituito ad hoc. Mentre l'Italia aveva opzionato per il Tribunale Internazionale del Mare (ITLOS) e per la Corte Internazionale di Giustizia, l'India non aveva espresso alcuna opzione.

---

<sup>113</sup> I. CARACCILO – F. GRAZIANI, *op. cit.* pagg. 34 ss.

E proprio il Tribunale Internazionale del Mare, investito della questione, si è pronunciato con decisione del 24 agosto 2015 proprio partendo dall'applicazione degli artt.287 e 290 della Convenzione di Montego Bay di cui entrambi India e Italia sono parte. In particolare, l'Italia richiedeva al Tribunale arbitrale, da istituirsi secondo l'Annesso VII della Convenzione, di accertare e dichiarare che l'esercizio della giurisdizione da parte dell'India violasse il rispetto dell'immunità dei Marò Italiani nella loro qualifica di agenti di Stato esercenti funzioni statali e che, dunque, fosse l'Italia ad avere giurisdizione esclusiva sulla vicenda *Enrica Lexie*. Per tali motivi, l'Italia chiedeva al Tribunale arbitrale di rimuovere tutte le misure restrittive nei confronti dei Marò attuate dall'India che avrebbero creato seri e gravi pregiudizi alla salute personale e benessere degli stessi.

L'India, dal canto suo, chiedeva di respingere tutte le argomentazioni avanzate dall'Italia, ivi comprese quella riferita all'immunità diplomatica e all'applicazione dell'art.97 della Convenzione UNCLOS.

Il Tribunale Internazionale del Mare, ritenuta pendente la questione dinanzi al Tribunale Arbitrale di cui all'Annesso VII, prescriveva a India e Italia di sospendere entrambe tutti i procedimenti giudiziari e

di astenersi dall'iniziare nuovi procedimenti che potessero aggravare o estendere la controversia sottoposta all'Annesso VII istitutivo del Tribunale arbitrale al fine di evitare qualsiasi pregiudizio che potesse derivare da una decisione presa in contrasto con detto Tribunale. Non si pronunciava, infine, sul mantenimento delle misure cautelari<sup>114</sup>.

Nell'aprile 2016, il tribunale arbitrale presso la CPA adito dall'Italia, in risposta alla richiesta dell'Italia stessa di misure provvisorie, prescrive che Italia e India dovranno cooperare, anche nei procedimenti in corso dinanzi la Corte Suprema dell'India, al fine di assicurare, per ragioni umanitarie, una mitigazione delle misure cautelari imposte al sergente Girone (all'altro militare era già stato concesso il rientro per motivi di salute), in modo che, "pur rimanendo sotto l'autorità della Corte Suprema dell'India, possa far ritorno in Italia durante l'arbitrato". "L'Italia è comunque soggetta all'obbligo di restituire Girone all'India nel caso in cui il tribunale arbitrale decida che l'India ha giurisdizione su di esso" nel caso in questione.

La vicenda dell'*Enrica Lexie* ha suscitato e suscita tuttora perplessità e tanti (troppi) interrogativi non solo circoscritti al tema della

---

<sup>114</sup> ITLOS, Case n. 24 *The Enrica Lexie incident (Italy vs. India) Provisional Measures* in [www.itlos.org](http://www.itlos.org)

competenza giurisdizionale, a quello dell'immunità funzionale o all'applicabilità dell'art.97 della Convenzione di Montego Bay in relazione alla natura dell' incidente avvenuto durante la navigazione ma pone seri dubbi sulla ricostruzione stessa dei fatti. A prescindere da quest'ultima, i profili problematici attengono proprio alla possibilità di applicare la norma sull'immunità funzionale condizionata non solo dalla circostanza che un individuo rivesta la qualità di organo dello Stato italiano (circostanza che può dirsi assodata nel caso dei Marò), bensì anche dal fatto che la sua attività rientri nel quadro delle funzioni ufficiali che gli sono state conferite. Ebbene, se è certo che i nostri militari si trovavano a bordo della nave per svolgere una funzione di protezione rispetto ad eventuali ad attacchi di pirati, occorre provare che il paventato attacco alla nave che li ha condotti a usare le armi e a fare fuoco potesse essere considerato come un possibile attacco di pirateria.

Tornando al concetto di "alto mare", esposto nel paragrafo precedente, il fatto che la Convenzione di Montego Bay nominalmente consideri alto mare lo spazio marino che si estende oltre la zona economica esclusiva (che si estende fino alle 200 miglia marine dalla linea di base del mare territoriale e dunque ingloba la zona doganale) ha fatto ipotizzare che gli atti di violenza commessi

contro la nave che si trovi nella zona economica esclusiva o la zona doganale di uno Stato non rientrino nella definizione di pirateria. Si tratta di una lettura che è stata avanzata in dottrina<sup>115</sup>, ma che non trova fondamento nell'interpretazione storico sistematica dell'intera convenzione in cui i poteri dello Stato costiero nella Z.E.E riguardano ben specificate materie (essenzialmente preservazione e sfruttamento delle risorse economiche) per il resto vige il regime generale dell'alto mare .

#### **2.4 L'impatto della pirateria: le rotte, le compagnie, gli equipaggi e l'ambiente**

Il fenomeno criminale della pirateria è oggetto di misure di contrasto e repressione messi in atto dalla Comunità Internazionale che,

---

<sup>115</sup> F. LICATA, *Diritto internazionale, immunità, giurisdizione concorrente, diritti umani: le questioni aperte nel caso dei marò e la posizione della Corte suprema indiana*, in *Dir. pen. contemp.*, n. 2/2013, disponibile anche online in [www.penalecontemporaneo.it](http://www.penalecontemporaneo.it)

tuttavia, si è adattata a convivere in un certo senso con episodi di pirateria, trattandola alla stregua di un semplice “costo” che si aggiunge a quelli contabilizzati nel traffico marittimo. Costo che viene suddiviso in varie tipologie di cui una prima distinzione deve essere fatta tra costi “reali” e costi macroeconomici del fenomeno<sup>116</sup>.

I primi consistono in tutti i costi che vengono sostenuti per prevenire, ridurre o gestire le conseguenze di atti di pirateria e vanno tenuti distinti dai costi macroeconomici che, invece, si identificano negli effetti che il fenomeno della pirateria produce all’interno delle economie dei singoli Paesi della regione o di altri Paesi.

Esempi di costi reali associati alla pirateria sono il pagamento dei riscatti, le missioni navali, i costi assicurativi. I costi macroeconomici sono sostanzialmente rappresentati dall’impatto della pirateria sulle economie dei paesi regionali, in particolare quelli costieri e sono variabili.

I costi reali si suddividono poi in costi diretti e costi indiretti. Per costi diretti si intendono tutti quei costi in cui si incorre una volta avvenuto il sequestro e direttamente connessi alla soddisfazione delle richieste economiche dei pirati per ottenere la liberazione

---

<sup>116</sup> M. ANNATI – F. CAFFIO *op. cit.* pagg. 184 ss.

dell'equipaggio, della nave e del carico, ovvero il riscatto, la quantificazione di eventuali danni materiali alla nave e/o al carico, l'eventuale ferimento o morte di membri dell'equipaggio. Essi comprendono anche i costi accessori che l'armatore deve sostenere per poter negoziare e pagare il riscatto con tutte le necessarie garanzie giuridiche e di sicurezza, come ad esempio, la consulenza giuridica e la contrattualistica, la stima dei danni e valutazione del prezzo del riscatto, i trasporti, la logistica, la protezione fornita dalle compagnie private di sicurezza (abbiamo richiamato gli ora non più esistenti Nmp, nel paragrafo precedente), alla raccolta ed al trasferimento del denaro, fino al servizio di *air doping*, ossia di consegna del riscatto in sacchi ermetici paracadutati ai pirati da piccoli aerei privati.

Tra tutti questi, il riscatto è sicuramente il costo diretto che vanta la maggior percentuale di costante secondo lo studio fornito dal “*The economic cost of maritime piracy*” realizzato nell’ambito del progetto *Oceans Beyond Piracy*<sup>117</sup>.

Il valore dei riscatti medio degli ultimi anni si aggira intorno ai 100 milioni di dollari e almeno altri 40 sono stati pagati in servizi

---

<sup>117</sup> P. QUERCIA, *Il tesoro dei pirati* in *Rivista Marittima, Supplemento*, 2013, pagg. 81 ss.

accessori al pagamento del riscatto. Un valore non estorto dai pirati ma fatturato, da società di servizi occidentali, agli armatori per la cooperazione di alcuni studi legali e società di servizi specializzati, come si vedrà nell'ultimo capitolo di questo lavoro.

I costi indiretti, invece, sono sostenuti per contrastare o ridurre il rischio delle azioni di pirateria, aumentare la resistenza delle navi e coprire i possibili danni economici. Uno di questi è quello legato al *re - routing*, ovvero alla circumnavigazione, ad esempio, dell'Africa, attraverso il Capo di Buona Speranza, che, naturalmente, aumenta la durata della navigazione. Il *re - routing* comporta per l'economia mondiale un costo approssimativo di un miliardo di dollari<sup>118</sup>.

Altro costo indiretto riguarda quello relativo alle misure di difesa attiva e passiva a bordo delle navi, come il costo della scorta armata, per un certo periodo tramite personale militare, i *Vessel Protection Detachment (NMP)* - citati nel precedente paragrafo ed ora non più esistenti o privati - *Private Armed Security Guards*) che si aggira attorno agli 80.000 dollari per viaggio. Occorre anche considerare le altre misure di protezione e contrasto messe in atto dalla Comunità Internazionale, tra cui le principali Atalanta (UE), Ocean Shield

---

<sup>118</sup> P. QUERCIA, *op. cit.* pagg. 81 ss.

(NATO) e Task Force 151 (multinazionale) che impiegano un totale di 43 navi militari con un costo standard di circa 80.000 dollari per giorno.

I costi macroeconomici sono quelli che vanno a influire sull'economia dei Paesi limitrofi interessati al fenomeno piratesco. A titolo di esempio i mancati introiti per l'economia egiziana in caso di *re-routing* attorno al Capo di Buona Speranza di una parte del traffico commerciale per Aden, al fine di evitare il Canale di Suez<sup>119</sup>.

Ma il costo della pirateria investe anche una serie di fattori umani, politici e ambientali.

Si è visto come parecchie volte sia nata l'esigenza, incidendo sui costi, di trovare rotte alternative che limitassero i danni derivanti dalla pirateria. Ad esempio, la rotta che dall'Asia arriva al Mediterraneo attraverso il canale di Suez è considerata di importanza fondamentale nel commercio marittimo e fu aperta il 17 novembre 1869, con lo scopo principale di unire il Mediterraneo con il Mar Rosso, e quindi aprire una via di comunicazione marittima fra l'Europa e l'Asia.

---

<sup>119</sup> P. QUERCIA, *op. cit.* pagg. 81 ss.

Nel corso degli anni, dalla sua costruzione, il canale si è progressivamente allargato e allungato, ed è diventato più profondo sino a raggiungere nel 2010 la lunghezza di 193 chilometri, la larghezza di 313 metri e la profondità di 24 metri al fine di consentire il passaggio di navi sempre più importanti e imponenti, con una notevole capacità di carico tanto da comprendere le VLCC (Very Large Crude Carrier) e le ULCC (Ultra Large Crude Carrier), anche se non piene completamente. Anche il traffico containerizzato è importante per il Canale.

E tuttavia proprio la rotta attraverso il canale di Suez è stata ed è particolarmente esposta ai pericoli della pirateria.

Un'eventuale rotta alternativa a questa è quella che circumnaviga attraverso il Capo di Buona Speranza. Negli ultimi anni, si è assistito a un enorme sviluppo del trasporto marittimo in Africa occidentale. Ad esempio, la Maersk, uno dei principali operatori nel campo del trasporto marittimo containerizzato, con una fetta del 16% del mercato globale, ha operato dal 2012 una riduzione del 21% delle sue capacità, ritirando 19 porta container dalle rotte marittime asiatiche e incrementando invece la linea verso il golfo di Guinea con l'introduzione di 22 navi della classe Wafmax, costruite in special

modo per i porti africani. Il mutamento è stato seguito anche seguita dal numero due del settore, l'italo-svizzerà MSC<sup>120</sup>.

Altre rotte alternative oltre quella di Suez e di Capo Horn si possono rinvenire nella rotta del mare del Nord, che congiungerebbe l'Atlantico e il Pacifico attraverso le coste della Siberia e del lontano Oriente grazie al fatto che l'aumento della temperatura rende sempre più navigabili mari una volta ghiacciati per molti mesi all'anno; così come una rotta che transiti attraverso il canale di Panama potrebbe diventare molto appetibile con l'apertura del nuovo canale che consente di far transitare quasi tutte le navi da trasporto. In ogni caso, il canale di Suez è ancora oggi molto competitivo.

La pirateria ha inciso anche sulla rivisitazione della logistica dei trasporti in quanto il rischio di cattura di una nave comporta notevoli problemi poichè la merce potrebbe non essere consegnata in tempo e la nave stessa viene messa in condizioni di non operare per lunghi periodi di tempo; ciò comporta o che un altro mezzo integri la perdita di quello sequestrato o una diminuzione delle possibilità di trasporto globale delle compagnie, mancando appunto una nave. Ora, se su

---

<sup>120</sup> [www.informare.it](http://www.informare.it)

100 navi, 90 ne arrivano a destinazione, per uno Stato il problema non si pone, in quanto il flusso essenziale di rifornimenti è assicurato; ma se quelle dieci navi appartengono a dieci armatori diversi, ognuno dei quali dispone di un numero limitato di navi, il danno è enorme, perché di colpo si viene a perdere un numero considerevole di beni che non si sa quando si riuscirà a possedere nuovamente, senza contare il prezzo del riscatto, ovviamente da pagare nell'immediato<sup>121</sup>.

Particolare importanza è stata data dall'IMO alla protezione della nave stessa e all'equipaggio, da attuarsi sia con mezzi di difesa passivi e attivi che con le procedure e l'addestramento dell'equipaggio.

Ad esempio, l'installazione di isole di difesa particolari a bordo della nave, chiamate *cittadelle*, il cui uso è raccomandato dall'IMO. Esse consentono all'equipaggio di rifugiarsi in una zona protetta assicurando nel contempo il governo della nave e la possibilità di mantenere aperte le comunicazioni, avendo la possibilità così di chiedere aiuto. Risultano particolarmente utili

---

<sup>121</sup> P. QUERCIA, *op. cit.* pagg. 81 ss

anche tutti gli strumenti di tracciamento automatico di posizione, rotta e velocità della nave.

Quanto alle azioni di pirateria, si registrano dati statistici rilevanti. Nel 2011 oltre 3.800 marinai sono stati sottoposti ad azioni di fuoco da parte dei pirati somali, armati con fucili d'assalto e lanciarazzi; di questo numero, oltre 400 sono stati salvati dal loro chiudersi nella Cittadella. Nel solo 2011 ben 1206 marinai sono stati tenuti in ostaggio, di cui 55 catturati nel 2011 e 645 catturati l'anno precedente, nel 2010. La detenzione media degli ostaggi si è attestata sugli 8 mesi <sup>122</sup>. Il fenomeno della pirateria rimane particolarmente grave anche rispetto ai 569 attacchi del 2011 si è passati ai 353 del 2012 e 264 nel 2013. La successione di questi dati non desta stupore tenendo conto che non tutti gli attacchi sono oggetto di denuncia e di una certa oscillazione del fenomeno per varie ragioni (economiche, legate a intensificarsi di guerre civili etc.). Sta di fatto che da fonte autorevole (l'International Maritime Bureau - IMB, l'organismo della Camera di commercio internazionale che monitora i fenomeni di pirateria) e con riferimenti più aggiornati, si rileva che nel primo semestre del 2015 si sono verificati, in tutto il

---

<sup>122</sup> EuNAVFOR Somalia. [www.eunavfor.eu](http://www.eunavfor.eu)

mondo, 134 incidenti legati ad atti di pirateria, con un incremento del 15,5% rispetto ai 116 della prima metà del 2014 (l'anno che si è concluso con 245 attacchi registrati).

Gli equipaggi, dunque, costituiscono l'arma di difesa più efficace contro la pirateria ma sono anche quelli che materialmente pagano il più alto costo in termini personali, sia per la minaccia alla propria incolumità personale che per le privazioni ma soprattutto per quello che si chiama stress post traumatico (*Post Traumatic Stress Disorder*).

Tale disturbo appartiene, tra gli altri, agli equipaggi che sono stati sottoposti a periodi di detenzione da parte dei pirati e che una volta rilasciati, sebbene indennizzati adeguatamente, non ricevono appropriate cure per il trauma sofferto.

La stessa IMO, nel 2009, ha richiesto ai comandanti delle navi attaccate o appena rilasciate di svolgere immediatamente delle valutazioni al fine di ridurre il rischio di traumi psicologici e di avvalersi di figure professionali per assistere gli equipaggi nel gestire il trauma<sup>123</sup>.

---

<sup>123</sup> [www.bimco.org](http://www.bimco.org) 2012/10/24

Tutti i costi della pirateria succitati passano in secondo piano, tuttavia, rispetto alla potenziale minaccia ambientale, in particolare nella regione del Sud – Est asiatico (Stretto di Malacca e Mar Cinese meridionale) in cui transita ogni anno la metà del tonnellaggio mercantile mondiale e i due terzi del commercio mondiale del gas naturale liquefatto tanto che gli operatori marittimi sono in grave allerta per la violenza nei confronti delle navi in transito che potrebbe provocare una catastrofe ambientale derivante da un ingente versamento di petrolio o esplosioni a bordo di navi che trasportano gas naturale liquefatto.

Anche l'impiego di armi sempre più potenti e sofisticate da parte dei pirati potrebbe comportare il rischio di un ingente disastro ecologico. Si pensi, ad esempio, a un attacco subito da una nave che trasporta petrolio o prodotto chimico e che subisca, a causa dell'attacco, una falla nello scafo e, quindi, fuoriuscita massiccia di petrolio o forte esplosione. Si assisterebbe, inoltre, a una chiusura, non certo temporanea, delle vie marittime coinvolte.

A ciò si aggiunga che le navi abbandonate sotto la minaccia dei pirati e mandate alla deriva come relitti divengono facile oggetto di

collisione e, in particolare, per le navi cisterna si profila il reale pericolo di gravissimi danni ambientali<sup>124</sup>.

La Comunità internazionale si è sforzata di ricercare soluzioni sul piano della tutela risarcitoria con la Convenzione di Bruxelles del 1969 (CLC sulla responsabilità per danni da inquinamento di idrocarburi) modificata con protocollo del 1992. Si attribuisce la responsabilità oggettiva al “proprietario” della nave, consentendogli di esperire la prova liberatoria in ordine all’esistenza di una *contributory negligence* del danneggiato e solo in altri tre gruppi di casi tassativamente stabiliti, tra cui i fatti di pirateria (art.III del testo consolidato)<sup>125</sup>. Analoghi richiami possono riguardare la HNS 1996 e

---

<sup>124</sup> P.QUERCIA, *op. cit.* pagg. 81 ss

<sup>125</sup> Il proprietario non è responsabile qualora provi che il danno da inquinamento: a) risulti da un atto di guerra, da ostilità, da una guerra civile, da una insurrezione, o da un fenomeno naturale di carattere eccezionale, inevitabile ed ineluttabile, o b) risulti interamente dal fatto che un terzo abbia deliberatamente agito o mancato di agire nell’intento di causare un danno, o c) risulti interamente dalla negligenza o da altra azione pregiudizievole di un governo od altra autorità responsabile della manutenzione di segnali luminosi o di altri mezzi di aiuto alla navigazione nell’esercizio di tale funzione. Se il proprietario riesce a provare che il danno da

prot. del 2010, sulla responsabilità per danni da inquinamento causati da sostanze nocive e pericolose<sup>126</sup>.

Sulle misure di prevenzione riguardanti modalità di costruzione delle navi con specifico riferimento alla sicurezza (si veda l'esempio già citato delle "cittadelle"), dei piani di emergenza e della specifica preparazione dei marittimi, s'è avuto modo di compiere sia pur sintetici richiami cui si rinvia<sup>127</sup>.

---

inquinamento risulta interamente o in parte dovuto, sia al fatto che la persona che lo ha subito ha agito o mancato di agire nell'intento di causare un danno, sia alla negligenza di tale persona, il proprietario può venire esonerato completamente o in parte dalla propria responsabilità verso la detta persona.

<sup>126</sup>In argomento S. COMENALE PINTO , *La responsabilità per inquinamento da idrocarburi nel sistema della CLC* Padova 1993; S. ZUNARELLI , *La Convenzione di Londra sulla responsabilità nel trasporto marittimo di sostanze pericolose e nocive* in *Studi Romanelli*, 1997, pag. 1325; con riferimento al prot. 2010 della HNS Olimbo, *Il nuovo regime giuridico per il trasporto marittimo di* in *Riv. marittima* 2012,29. HNS.

<sup>127</sup>F.M. TORRESI, *La pirateria marittima del XXI secolo* in *Il Diritto Marittimo*, fasc. 2, 2007, pagg. 598 con particolare riferimento al ruolo dell'MSC e dell'IMO nello

## **2.5 Repressione e contrasto della pirateria marittima nell'ordinamento internazionale. Nuove prospettive**

La Convenzione di Montego Bay – è stato già posto in evidenza - sancisce all'art.100 l'obbligo di cooperazione nella repressione della pirateria, coinvolgendo, all'uopo, l'intera Comunità internazionale. Infatti la disposizione recita “*Tutti gli Stati esercitano la massima collaborazione per reprimere la pirateria nell'alto mare o in qualunque altra area che si trovi fuori dalla giurisdizione di qualunque Stato*”. Tuttavia, tale norma imporrebbe solamente un generico obbligo di collaborare per la repressione della pirateria ma non un obbligo di reprimerla e, in ogni caso, esso costituirebbe un obbligo inerente solo la navigazione in alto mare<sup>128</sup>. In questo senso, si pone la prima deroga a quanto previsto nell'art.92 della Convenzione che sancisce la giurisdizione esclusiva dello Stato di bandiera in alto mare. Come illustrato precedentemente, la deroga operata dall'art.105 riconosce a qualsiasi Stato la facoltà di intervenire appunto in alto mare nei confronti delle navi sospettate di

---

studio della pirateria, ai rischi di danni ambientali connessi alla pirateria alle nuove possibilità offerte dalla tecnologia per combattere la pirateria.

<sup>128</sup> G. TELLARINI, *op. cit.* pagg. 241 ss.

pirateria, indipendentemente dallo loro bandiera. Tale repressione universale troverebbe il suo fondamento proprio nella natura giuridica della pirateria che abbiamo visto essere inquadrata nei *delicta iuris gentium*.

L'art.110 specifica poi quali sono le navi abilitate a prevenire ed a reprimere le condotte di pirateria in mare, individuandole nelle navi da guerra, oltre in altre navi, purché debitamente autorizzate dalle autorità statali e chiaramente identificabili quali mezzi in servizio di Stato .

Nell'ambito delle operazioni di repressione, la Convenzione configura, anzitutto, il diritto di visitare le navi sospettate di pirateria. Sempre l'art.110 disciplina tale diritto stabilendone presupposti e modalità, consentendo alla nave pubblica di avvicinarsi alla nave sospetta al fine di procedere al riconoscimento della propria bandiera. Questo istituto del riconoscimento di nazionalità è un antico istituto del diritto marittimo che, sorto proprio al fine di reprimere la pirateria, consiste nell'invito rivolto dalla nave da guerra a quella mercantile di alzare la propria bandiera o di comunicare la propria identità con segnali a mezzo radio<sup>129</sup>. Successivamente, in caso di

---

<sup>129</sup> G. TELLARINI, *op. cit.* pagg. 241 ss.

ragionevole sospetto, si può intimare alla nave privata di fermarsi e si può inviare un proprio ufficiale sulla nave sospetta, al fine di esaminare la documentazione di bordo (atto di nazionalità, ruolo dell'equipaggio, giornale nautico ecc.). Qualora i sospetti dovessero permanere anche a seguito del controllo dei documenti, la nave pubblica può procedere all'ispezione della nave e ad ulteriori accertamenti a bordo della nave ispezionata. Qualora i sospetti si siano rivelati infondati (e purché la nave non abbia commesso alcun atto che abbia ingenerato tali sospetti), lo Stato di bandiera della nave pubblica sarà tenuto a risarcire la nave privata indebitamente fermata di ogni perdita o danno che essa abbia subito a causa ed in occasione della visita e del fermo. Si tratta della reiterazione del principio generale di responsabilità internazionale degli Stati senza che la norma (art. 106 UNCLOS) abbia creato *ius novum*<sup>130</sup>.

Un'ulteriore eccezione alla giurisdizione esclusiva è costituita dal diritto di inseguimento previsto dal successivo art.111.

Qualora uno Stato costiero abbia fondati motivi di ritenere che la nave straniera (nella specie, la nave pirata) abbia contravvenuto alle leggi ed ai regolamenti dello Stato stesso, può esercitare il c.d. diritto

---

<sup>130</sup> Cfr Rosella *Pirateria in Digesto disc.pen.vol.IX* , 1995. 576

di inseguimento che è sottoposto ad una serie di condizioni. Anzitutto, l'inseguimento di nave straniera (come di nave pirata) può essere esercitato solo da navi da guerra o militari o da altre navi in servizio di Stato che siano chiaramente contrassegnate e identificabili come tali e siano autorizzate a tali operazioni. Anche nell'inseguimento di nave pirata troverà applicazione la regola secondo la quale l'inseguimento deve essere preceduto dall'intimazione di arresto, attuata con un segnale visivo o sonoro. Considerato il principio della giurisdizione universale relativo al reato di pirateria non si ritiene applicabile la regola per la quale l'inseguimento debba avere inizio quando la nave si trovi nelle acque interne, nelle acque arcipelagiche, nel mare territoriale e nella zona contigua dello Stato che compie l'inseguimento e può continuare oltre solo se non è stato interrotto e sia stato continuo (*hot pursuit*)<sup>131</sup>).

Allorchè la nave inseguita entri nel mare territoriale del proprio Stato o di uno Stato terzo, l'inseguimento deve cessare, poiché altrimenti si

---

<sup>131</sup> G. TELLARINI, *op. cit.* pagg. 241 ss. – T. SCOVAZZI, *Elementi di diritto internazionale del mare, op. cit.* pagg. 92 ss.

verificherebbe una violazione della sovranità territoriale di quello Stato.

Anche il diritto di inseguimento prevede un indennizzo di ogni eventuale perdita o danno che la nave inseguita abbia effettivamente subito qualora le circostanze rivelino che non vi erano i presupposti per esercitarlo.

Di contro, l'art. 111 della Convenzione di Montego bay consente di intervenire anche in acque internazionali per contrastare il fenomeno, quando l'atto di depredazione e violenza sia stato attuato nelle acque interne o territoriali. La disposizione, infatti, riconosce allo Stato costiero il diritto di inseguire una nave straniera anche oltre il limite delle acque in cui esso esercita i propri poteri giurisdizionali, quando sussistano fondati motivi per ritenere che la nave abbia commesso un atto di depredazione e violenza entro i limiti del mare territoriale dello Stato e purché l'inseguimento questo sia continuo e non interrotto<sup>132</sup>.

La nave può essere inseguita anche nel caso della cosiddetta «presenza costruttiva», contemplata dall'art. 111, comma 4, della Convenzione di Montego Bay. Questa ipotesi fa riferimento alla

---

<sup>132</sup> T. SCOVAZZI, *op. cit.* pagg. 92 ss.

presenza di un collegamento tra Stato costiero e nave straniera, costituito da imbarcazioni minori che lavorano congiuntamente alla nave-madre ancorata in acque internazionali.

Non è riconosciuto, invece, dalla dottrina internazionalistica, il c.d. diritto di inseguimento alla rovescia<sup>133</sup>, ovvero l'inseguimento da parte delle navi pubbliche, iniziato in acque internazionali, di poter proseguire lo stesso nel mare territoriale di un altro Stato. Ciò perché, come è stato più sopra osservato, il riconoscimento di un tale diritto si manifesterebbe in una violazione del principio di sovranità statale, salvo che non sia lo stesso Stato costiero a consentire l'ingresso di navi pubbliche terze nel proprio mare territoriale, ad esempio, perché ciò è previsto da un Accordo internazionale.

Altra deroga al principio di libertà in alto mare è stabilita dall'art.105 della Convenzione ovvero la facoltà dello Stato costiero di poter sequestrare la nave pirata, arrestarne le persone a bordo e requisirne i beni. Naturalmente, anche in questo caso la nave ingiustamente sequestrata ha diritto a un indennizzo per le perdite e i danni causati. Importante facoltà sempre riconosciuta dalla norma succitata è quella

---

<sup>133</sup> G. TELLARINI, *op. cit.* pagg. 165 ss.– F. GRAZIANI, *Il contrasto alla pirateria marittima nel diritto internazionale*, 2010, pagg. 130 ss.

di rimettere agli organi giurisdizionali dello Stato che ha sequestrato la nave il potere di accertare il reato di pirateria e decidere la pena da comminare e le misure da adottare sia nei confronti della nave, sia nei confronti dell'equipaggio e dei beni requisiti. La facoltà concessa presenta, tuttavia, il rovescio della medaglia, in quanto proprio perché trattasi di facoltà, consente allo Stato che ha sequestrato la nave e disposto misure nei confronti dell'equipaggio di poter rilasciare i pirati e non sottoporli a giudizio<sup>134</sup>.

Per tale motivo, si tende ad applicare in via d'integrazione sistematica ed ove possibile, (e come, sollecitato anche dall'ONU), la Convenzione per la repressione di atti illeciti contro la sicurezza della navigazione marittima (SUA Convention), stipulata a Roma il 10 marzo 1988. Tale Convenzione, sulla quale s'è avuto modo di soffermarsi in precedenza, si fonda sul principio «*aut dedere aut judicare*», secondo cui lo Stato parte avente giurisdizione è tenuto a giudicare il presunto responsabile sulla base della propria normativa interna ovvero ad estradarlo verso altro Stato, avente anch'esso giurisdizione<sup>135</sup>. Pertanto, lo Stato Parte nel cui territorio,

---

<sup>134</sup> G. TELLARINI, *op. cit.* pagg. 169 ss

<sup>135</sup> *IBIDEM*

comprensivo delle acque territoriali, viene trovato un presunto responsabile, se non decide di estradarlo, è obbligato -, indipendentemente dal fatto di reato - a sottomettere il caso senza ritardo alle proprie autorità competenti, affinché il presunto responsabile sia sottoposto a giudizio; se non è in grado o non intende processarlo deve procedere all'extradizione in altro Stato che ne faccia richiesta. Da questo punto di vista, la Convenzione SUA del 1988 offre maggiori garanzie rispetto alla Montego Bay del 1982.

Da quanto sopra esposto, appare chiaro che la repressione della pirateria ricorrendo in via integrativa alle norme SUA risulterà più o meno efficace a seconda della capacità di intervento dello Stato costiero, ossia della sua capacità di cattura e di sottoposizione a giudizio dei criminali.

La diversa capacità degli Stati di esercitare l'attività di repressione costituisce il presupposto per delineare la distinzione tra Stati cosiddetti «forti» e Stati cosiddetti «deboli»<sup>136</sup>: i primi sono caratterizzati da una normativa interna dettagliata ed esauriente in materia di pirateria e dalla capacità di esercitare efficacemente la

---

<sup>136</sup> C. TELESCA, *Recenti misure internazionali di contrasto alla pirateria*, in *Riv. dir. econ., trasp. e amb.*, 2009, pagg. 3 ss

propria potestà coercitiva nei confronti dei responsabili, anche grazie alla disponibilità di mezzi navali idonei a procedere alla cattura dei medesimi; i secondi, invece, risultano per lo più sprovvisti di strumenti di controllo, di repressione e di condanna penale dei criminali sufficientemente adeguati a contrastare il fenomeno della pirateria. Questi ultimi Paesi sono, sovente, teatro di gravi crisi economiche e di forti instabilità politiche, tali da incidere negativamente sulla loro capacità di intervento nella repressione del fenomeno.

Un primo tentativo di uniformità è stato fornito dal Comité Maritime International (CMI), con il supporto di altre Organizzazioni internazionali, quali BIMCO, IMB, IMO, che ha elaborato nel 2007, attraverso la costituzione del *Joint International Working Group of International Organizations*, delle *Draft Guidelines for National Legislation on Maritime Criminal Acts*, destinate agli Stati ed utilizzabili da questi ultimi come modello nell'emanazione delle proprie norme interne, in quanto esse offrono una definizione di atti delittuosi commessi in mare e forniscono regole in merito alla loro prevenzione<sup>137</sup>.

---

<sup>137</sup> F. GRAZIANI, op. cit. pagg. 130 ss.; [www.comitemaritime.org](http://www.comitemaritime.org)

Anche l'ONU è intervenuta sul punto con numerose Risoluzioni emanate dal Consiglio di Sicurezza<sup>138</sup>. Con una prima Risoluzione n. 1816 del 2 giugno 2008, il Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite, preso atto dell'incapacità del Governo Federale di Transizione Somalo di reprimere e contrastare gli atti di pirateria e di pattugliare le acque territoriali ed i corridoi di transito marittimo al largo delle coste somale ed a fronte del consenso espresso dal Governo medesimo, ha adottato una serie di misure volte a contrastare gli atti di pirateria non solo nelle acque internazionali al largo della Somalia, ma anche nel mare territoriale della stessa, al fine di proteggere sia le imbarcazioni coinvolte nel trasporto di aiuti umanitari in Somalia nell'ambito del World Food Programme (WFP) delle Nazioni Unite, sia le navi private commerciali.

La Risoluzione 1816, dopo aver affermato e ribadito l'assoluto rispetto per la sovranità, l'integrità territoriale, l'indipendenza politica e l'unità della Somalia, autorizzava per la durata di sei mesi gli Stati che manifestassero la loro intenzione di cooperare con il Governo

---

<sup>138</sup> Sugli interventi del Consiglio di sicurezza dell'ONU v., oltre alle indicazioni in altre note, Primon, *L'occhio bendato del diritto penale interno e internazionale sulla pirateria marittima* in *Critica del diritto* 2014,4,439

transitorio somalo ad entrare nelle acque territoriali della Somalia e ivi ad utilizzare tutte le misure necessarie per contrastare gli atti di pirateria e di rapina armata in mare<sup>139</sup>.

La risoluzione in esame si rivela particolarmente innovativa e importante poiché opera sostanzialmente un'estensione dell'ambito di applicazione spaziale della normativa internazionale sulla pirateria, rendendola applicabile anche agli atti commessi nel mare territoriale somalo, in deroga al principio della sovranità esclusiva dello Stato costiero. In questo senso, il consenso fornito dalla Somalia di poter intervenire nelle acque territoriali proprie non può essere considerato costitutivo di un diritto consuetudinario internazionale e incidere sulla prassi internazionale in modo da modificare il diritto internazionale del mare, come attualmente codificato nella Convenzione di Montego Bay, né ampliando la nozione di pirateria né riconoscendo il diritto degli Stati di intervenire con misure repressive e punitive. Qualche autore precisa, infatti, che i precetti della Risoluzione 1816 (2008)

---

<sup>139</sup> A. CALIGIURI, *Le misure di contrasto della pirateria nel mare territoriale somalo: osservazioni a margine della risoluzione 1816 (2008) del Consiglio di Sicurezza*, in *Dir. maritt.*, 2008, pagg. 1506 ss.

hanno portata ristretta e circostanziata e che essa non è foriera di alcuna regola generale<sup>140</sup>.

Con una successiva Risoluzione n. 1851 del 16 dicembre 2008, il Consiglio di Sicurezza ha invitato gli Stati, che agiscono in attuazione della Risoluzione n. 1816 (2008), a stipulare i cosiddetti «*shiprider agreements*» con gli Stati limitrofi della Somalia, in virtù dei quali gli Stati, le cui flotte sono impegnate nel Golfo di Aden, possono imbarcare funzionari di polizia (c.d. «*embarked officer*») degli Stati disposti a sottoporre a giudizio gli individui sospettati di atti di pirateria e di «*armed robbery*»<sup>141</sup>.

Questa legittimazione ad accedere nel mare territoriale dello «*shiprider*», riconosciuta dagli accordi, costituisce una sorta di deroga specifica alla mancata previsione nel diritto internazionale del cosiddetto diritto di inseguimento alla rovescia, determinando il superamento di uno dei più evidenti limiti che incontra la repressione della pirateria moderna, ovvero la possibilità di continuare l'inseguimento delle navi anche nelle acque territoriali di uno Stato costiero terzo.

---

<sup>140</sup> G. TELLARINI, *op. cit.* pagg. 181 ss.

<sup>141</sup> F. GRAZIANI, *op. cit.* pagg. 130 ss.

La Risoluzione n. 2015 del 24 ottobre 2011<sup>142</sup>, infine, sollecita la necessità di istituire Tribunali speciali in Somalia che siano competenti a giudicare gli atti di pirateria commessi al largo delle coste della Regione, necessità ribadita dalla Risoluzione del 10 maggio 2012 del Parlamento Europeo.

Collegata al problema dell'istituzione di un Tribunale Internazionale per la pirateria in Somalia e in altri Paesi della Regione è la questione inerente l'esecuzione delle sentenze di condanna, ai fini di assicurare un efficace contrasto alla pirateria stessa. Infatti, la scarsa capacità carceraria di alcuni Stati ed i gravosi oneri finanziari connessi alla detenzione dei soggetti condannati hanno indotto molti Paesi a dichiarare la loro indisponibilità ad accogliere i pirati nei propri istituti carcerari.

Per risolvere il problema, il Segretario Generale delle Nazioni Unite ha istituito il 27 gennaio 2010 *l'International Trust Fund*, che ha l'obiettivo di sostenere economicamente gli Stati sui quali grava l'onere della celebrazione dei processi a carico dei presunti pirati e della detenzione dei pirati condannati<sup>143</sup>.

---

<sup>142</sup> G. TELLARINI, *op. cit.* pagg. 190 ss.

<sup>143</sup> G. TELLARINI, *op. cit.* pagg. 190 ss.

Sugli Stati che si rendono disponibili o sotto cui cade la giurisdizione di giudicare e detenere i pirati, incombe un altro importante compito, ovvero quello di garantire i diritti umani dei soggetti sottoposti a detenzione.

Il primo aspetto da salvaguardare è quello relativo alla legalità dell'arresto e della detenzione che debbono avere un fondamento legale nell'ordinamento interno al fine di evitare qualsiasi abuso. Il secondo aspetto è quello legato alle garanzie che vengono accordate agli individui privati della loro libertà nella salvaguardia dei loro diritti umani. Il problema sta nell'individuare i limiti intrinseci che l'impiego della forza armata deve rivestire durante le operazioni di polizia.

In una sentenza emessa dal Tribunale Internazionale del Diritto del Mare il primo luglio 1999, nella vicenda *Saint Vincent et les Grenadines c. Guinea*, sentenza che ha fatto scuola, il Tribunale rammenta che l'uso della forza deve essere inevitabile, ragionevole e necessario e in virtù di tale assunto considera l'azione della Guinea, nell'abbordaggio della nave *Saiga*, oltre i limiti consentiti, avendo

posto in pericolo la vita dei soggetti poi arrestati e sospettati di aver commesso contrabbando di carburanti nella ZEE della Guinea<sup>144</sup>.

Difatti, ciò che si richiede, *in primis*, nella normale prassi è di bloccare una nave attraverso strumenti sonori o visivi, utilizzando segnali riconosciuti dal diritto internazionale e sparare colpi oltre la nave. Solamente laddove queste misure si rivelino insufficienti, è ammessa quale *extrema ratio*, la misura coercitiva armata. L'uso diverso della forza armata che può mettere in pericolo la nave, rischiando di colpire a morte il suo equipaggio, viene considerato fatto contrario alle norme di diritto internazionale.

La Corte di Strasburgo ha avuto occasione di ricordare nella sentenza *Strelez, Kessler e Krenz c. Repubblica Federale di Germania* che il diritto alla vita è il principale dei diritti dell'essere umano sul piano internazionale, asserendo che esso rappresenta uno dei valori basilari delle comunità democratiche. Pertanto, il ricorso alla forza si rende assolutamente necessario per assicurare la difesa di ogni persona dalla violenza illegale; per eseguire un arresto regolare o per impedire l'evasione di una persona regolarmente detenuta; per reprimere, in

---

<sup>144</sup> G. PACCIONE, *Diritti umani e contrasto al fenomeno della pirateria nel mare*, 2011, pagg. 20 e ss.

modo conforme alla legge, una sommossa o una insurrezione<sup>145</sup>. Sempre la Corte Europea in un precedente ha avuto modo di stabilire che l'impiego della forza messa in atto deve essere strettamente proporzionata alla realizzazione dell'obiettivo consentito e rammenta che compete alle autorità dello Stato adottare le dovute basilari precauzioni per salvaguardare la vita degli individui sospettati di illecita violenza. Le operazioni di carattere militare, nell'ambito della lotta al fenomeno della pirateria, dovranno, di conseguenza, essere organizzate e pianificate in modo che il ricorso alla forza possa essere ridotto se non evitato<sup>146</sup>.

Altra garanzia che viene riconosciuta e deve essere assicurata agli individui tratti in arresto e detenuti è, anzitutto, il diritto di difesa contro un arresto o detenzione ingiustificata e che si esplica nella traduzione immediata dinanzi all'organo giudiziario. L'articolo 5

---

<sup>145</sup> Sentenza CEDU *Strelez, Kessler e Krenz c. Repubblica Federale di Germania*, 22 marzo 2001 in *Diritti umani e contrasto al fenomeno della pirateria nel mare*, (a cura di) Paccione G. 2011 , pagg. 20 e ss.

<sup>146</sup> Sentenza CEDU *Mac Cann c. Regno Unito* del 27 settembre 1995, in *Diritti umani e contrasto al fenomeno della pirateria nel mare*, (a cura di) Paccione G. 2011 , pagg. 20 e ss

paragrafo 3 della Carta Europea dei Diritti dell'Uomo enuncia, difatti, che *“ogni persona arrestata o detenuta deve essere condotta al più presto dinanzi a un giudice o a un altro magistrato autorizzato dalla legge a esercitare funzioni giudiziarie e ha diritto a essere giudicata entro un termine ragionevole o di essere rimessa in libertà”*<sup>147</sup>.

Inoltre, possono essere adottati accordi relativi alla prevenzione e alla repressione di talune violazioni particolarmente gravi dei diritti umani e, in questo caso, l'esempio più illustre è fornito dalla Convenzione delle Nazioni Unite contro la tortura e altre pene o trattamenti crudeli, inumani o degradanti del 1984. Questa Convenzione contiene una definizione di tortura che si compone di vari elementi: l'elemento materiale o della condotta cioè l'inflizione intenzionale di una sofferenza fisica o psichica grave; l'elemento degli scopi che non sono limitati all'estorsione e all'ottenimento ma sono intesi in senso ampio (coercizione, intimidazione e discriminazione)<sup>148</sup>.

Pertanto, nessun individuo, che abbia o meno commesso o è sospettato di aver commesso azioni piratesche, può essere trasferito verso uno Stato terzo, nel caso non vi sia garanzia che lo stesso

---

<sup>147</sup> G.PACCIONE, *op. cit.* pagg. 20 ss.

<sup>148</sup> G.PACCIONE, *op. cit.* pagg. 20 ss.

individuo non sia sottoposto a pena capitale, alla tortura ovvero a ogni altro trattamento crudele, disumano e degradante.

Accordi significativi sono quelli conclusi con il Kenya e con le Seychelles da parte dell'Unione Europea, la quale si impegna a fornire sostegno finanziario, umano, materiale, logistico e infrastrutturale per la detenzione, la reclusione, il mantenimento, le indagini, l'azione giudiziaria, la celebrazione del processo e il rimpatrio delle persone sospettate di aver commesso atti di pirateria o rapine a mano armata.

L'accordo con le Seychelles,<sup>149</sup> analogamente a quello stipulato con il Kenya, prevede una serie di disposizioni inerenti al trattamento ed alle condizioni di trasferimento della persona fermata ed arrestata; al diritto ad un processo entro un ragionevole periodo di tempo ovvero al rilascio; al diritto ad un'udienza equa e pubblica da parte di un organo giurisdizionale competente, indipendente ed imparziale; al diritto di essere informata in una lingua ad essa comprensibile ed in modo dettagliato della natura dell'accusa formulata a suo carico; al diritto di disporre del tempo necessario a preparare la sua difesa; al diritto di difendersi personalmente o mediante un difensore di fiducia.

---

<sup>149</sup> G. PACCIONE, *op. cit.* pagg. 20 ss.

La Comunità Internazionale si è adoperata efficacemente affinché queste garanzie fossero rispettate e affinché il contrasto alla pirateria fosse efficiente e incisivo. Tutti concordano nel ritenere, infatti, che la cooperazione internazionale costituisca un efficace e quanto mai necessario strumento nella lotta alla pirateria marittima. Il controllo sul fenomeno della pirateria al fine di individuare le azioni da intraprendere e le modalità con cui realizzarle è affidato principalmente a due organizzazioni internazionali: il Maritime Safety Committee dell'IMO (International Maritime Organization)<sup>150</sup>

---

<sup>150</sup> L'*International Maritime Organization* (IMO) è un istituto specializzato delle Nazioni Unite con sede a Londra. Istituita il 6 marzo 1948 con la Convenzione di Ginevra, entrata in vigore il 17 marzo 1958, l'Organizzazione inizia la sua attività nel 1959 con la denominazione di *Intergovernmental Maritime Consultative Organization* (IMCO), ma nel 1982 perde l'originario carattere di organismo consultivo ed ottiene l'ufficializzazione dei propri poteri tecnico-deliberativi.

All'Organizzazione spetta il compito di tutelare le attività sul mare e promuoverne lo sviluppo.

Attraverso il suo Comitato per la sicurezza marittima (*Maritime Safety Committee – MSC*), l'Organizzazione tratta il fenomeno della pirateria a livello internazionale e

ed il Piracy Reporting Center, istituito dall'IMB (International Maritime Bureau)<sup>151</sup>.

L'attività svolta dalle Organizzazioni internazionali menzionate si suddivide, essenzialmente, in un'attività di promozione della cooperazione internazionale e in una attività di monitoraggio marittimo e di sistematica raccolta, elaborazione e condivisione delle informazioni sul traffico marittimo e sulla pirateria.

Tra gli strumenti adottati, i più efficaci sono sicuramente il «*Sea Monitoring*» e l'«*Information Sharing*», utilizzati a livello mondiale cui possono collaborare anche i privati che operano nel settore marittimo comunicando le proprie rotte, specie se in transito in zone ad elevato rischio di pirateria; denunciando ogni tentativo di attacco,

---

propone misure di prevenzione e di repressione mediante lo strumento delle risoluzioni.

<sup>151</sup> L'International Maritime Bureau (IMB) è un organo specializzato della Camera di Commercio Internazionale. È stato fondato nel 1981 con il compito di prevenire e contenere le frodi ed altre pratiche sospette nei traffici marittimi internazionali, nonché di ridurre i rischi di pirateria marittima, disponendo di un sistema satellitare attraverso il quale le compagnie di navigazione possono monitorare la localizzazione delle proprie navi.

in modo da assicurare una reale mappatura delle zone a più elevata percentuale di rischio; adottando sistemi di identificazione che consentano la rintracciabilità delle navi anche allorquando siano in navigazione in alto mare. L'IMB, in collaborazione con alcuni operatori di sistemi di localizzazione satellitari, ha sviluppato il sistema c.d. *Ship Loc*, un sistema basato su un semplice ed economico dispositivo in grado di tenere informato in tempo reale l'armatore sull'esatta posizione della nave tramite una rete satellitare.

Qualora la nave venga dirottata, il Piracy Reporting Centre, previa autorizzazione dell'armatore stesso, può accedere ai dati relativi alla nave e, successivamente, l'IMB avverte i servizi di polizia interessati, che provvederanno ad intraprendere le azioni necessarie<sup>152</sup>.

L'IMO e l'IMB hanno anche incoraggiato la cooperazione attraverso appositi accordi nell'ambito di quelle Regioni di Stati costieri più interessati e coinvolti nel fenomeno della pirateria. Uno dei contesti territoriali più attivo nell'elaborazione di accordi antipirateria risulta essere quello dell'area sud-est asiatica (Indonesia, Malesia e Singapore) in termini di riduzione degli attacchi pirateschi e di controllo del fenomeno in generale.

---

<sup>152</sup> F.M. TORRESI, *op. cit.* pagg. 598 ss.

E proprio a Tokyo l'11 novembre 2004 è stato adottato il *Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia (ReCAAP)*, un accordo internazionale stipulato a conclusione di una serie di negoziazioni intraprese al fine di combattere la pirateria nel sud-est asiatico; tenendo conto delle proprie risorse e capacità, si mira a fermare ed arrestare i pirati e le persone responsabili di atti di rapina a mano armata, a sequestrare le imbarcazioni usate dagli autori delle condotte criminose e a soccorrere le vittime.

Tale Trattato istituisce l'*Information Sharing Center (ISC)*, un centro con sede a Singapore finalizzato alla condivisione delle informazioni e che si occupa di garantire e gestire lo scambio di informazioni sugli atti di pirateria e di «armed robbery», verificatisi nella regione, attraverso l'elaborazione di statistiche e l'emanazione di rapporti<sup>153</sup>.

Tuttavia, se attraverso tali accordi si è riscontrata una notevole diminuzione delle attività piratesche nella Regione del Sud Est asiatico, non lo stesso può dirsi nell'Oceano Indiano, dove, invece, il fenomeno sembra essersi acuito.

---

<sup>153</sup> G.TELLARINI, op. cit. pagg. 241 ss.

L'esperienza di cooperazione sud asiatica ha esercitato, però, un'importante e significativa influenza per lo sviluppo di analoghe iniziative nel continente africano. Sul modello delle disposizioni del ReCAAP, è stato così adottato a Gibuti il 29 gennaio 2009 il *Djibouti Code of Conduct*. Con esso, gli Stati che si affacciano sul Corno d'Africa si impegnano a condividere le informazioni, intercettare le imbarcazioni sospette di pirateria, assicurare la sottoposizione a procedimento giudiziario degli autori di atti di pirateria, prestare cura ai marittimi assaliti<sup>154</sup>. L'accordo è stato accolto molto positivamente dalla Comunità Internazionale.

I limiti che il Codice di Condotta (così come il ReCAAP) sembra presentare sono individuabili nell'esclusione della possibilità per gli Stati firmatari di esercitare poteri di polizia entro le acque territoriali e le acque interne di un altro Stato parte del Codice, in assenza del suo espresso consenso.

Il Codice, inoltre, non è vincolante in quanto non sancisce alcun obbligo per gli Stati in ordine alle azioni di contrasto alla pirateria e

---

<sup>154</sup> A.TAJANI, *Il contrasto alla pirateria marittima: l'impegno delle istituzioni comunitarie e internazionali*, in *Nuove Piraterie e ordinamenti giuridici interni e internazionali*, 2011, pagg. 25 ss.

necessita per la sua attuazione di ingenti risorse finanziarie. Esso poi non predispone misure di repressione della pirateria particolarmente incisive e non procede alla creazione di alcuna *task force* che assuma l'incarico di pattugliare le zone a rischio e soccorrere le navi vittime di attacchi, mentre proprio il pattugliamento costiero è sollecitato dalla Risoluzione n. 2020 del 22 novembre 2011<sup>155</sup>.

Ed è quest'ultima attività di pattugliamento a costituire un efficacissimo strumento di prevenzione e contrasto della pirateria marittima.

Infatti, negli ultimi anni principale banco di prova di tali misure antipirateria è stata la zona del Golfo di Aden e delle acque antistanti il Corno d'Africa. La crisi somala ed il vuoto di potere che ne è derivato nella lotta tra le fazioni operanti nei territori controllati dal Governo Federale Provvisorio (TFG) e dalle autoproclamate Repubbliche del Puntland e del Somaliland hanno determinato il moltiplicarsi dei casi di pirateria e di deprezzazioni a danno dei mercantili in transito.

L'impulso iniziale per lo sviluppo di attività di collaborazione al largo del Corno d'Africa è sorto dalla necessità di difendere le navi

---

<sup>155</sup> G. TELLARINI, op. cit. pagg. 246 ss.

impegnate nel World Food Programme – WFP, un programma alimentare delle Nazioni Unite, destinato a portare aiuti umanitari alle popolazioni del Corno d’Africa, gravemente afflitte dalla situazione di estrema povertà e dai laceranti conflitti intervenuti in Somalia.

Nell’azione di collaborazione intrapresa per contrastare gli attacchi pirateschi ai convogli marittimi del World Food Programme, le unità delle Marine militari di Canada, Danimarca, Francia e Olanda hanno assunto il compito di scortare, volontariamente e a turno, i mercantili che trasportano gli aiuti umanitari nell’ambito del suddetto programma alimentare.

Anche l’Italia, come si vedrà nel prossimo capitolo, ha avviato nel 2005 l’operazione navale «Mare Sicuro», dislocando un’unità della Marina militare italiana al largo della Somalia, al fine di fornire protezione alle navi di bandiera in transito nella zona, in particolare nelle acque del Golfo di Aden, ove gli attacchi di pirateria risultano numerosi<sup>156</sup>.

---

<sup>156</sup> Nel luglio 2005 nelle vicinanze del Corno d’Africa i mercantili italiani, Cielo di Milano e Jolly Marrone erano stati attaccati dai pirati. Su richiesta della Confitarma (Confederazione Italiana degli Armatori), il Ministro della difesa aveva disposto l’invio al largo delle coste somale della Fregata Granatiere; la Marina Militare

La prima missione navale frutto, invece, di coalizione internazionale al largo delle coste somale, fu la c.d. *Combined Task Force 150 (CTF 150)*, con basi logistiche a Gibuti e nel Corno d’Africa, costituita nel 2001 e derivante dalle operazioni *Iraqi Freedom e Enduring Freedom-Horn of Africa*<sup>157</sup> seguita dalla *Combined Task Force 151* nel 2009 che è maggiormente mirata alla prevenzione e contrasto alla pirateria.

Accanto alle iniziative internazionali e statunitensi, vi sono importanti iniziative adottate dall’Unione Europea<sup>158</sup> che nel 2008 ha istituito al largo delle coste somale l’Operazione c.d. *Atalanta* che ha il fine di contribuire, unitamente alle missioni succitate, alla

---

italiana fu la prima Marina occidentale a dislocare una propria unità al largo della Somalia

<sup>157</sup> L’Iraqi Freedom è un’operazione militare statunitense che ha avuto inizio il 20 marzo 2003 per l’invasione dell’Iraq e la cattura del dittatore Saddam Hussein. Anche l’Enduring Freedom-Horn of Africa è un’operazione militare statunitense operativa dal 2002 per combattere il terrorismo nel Corno D’Africa

<sup>158</sup> Anche l’agenzia europea per la sicurezza marittima è chiamata a dare il suo contributo alla lotta alla pirateria come specifica l’art. 2.4.b del reg. CE 1406 del 2002

protezione del World Food Programme e al transito delle unità commerciali a rischio<sup>159</sup>. In particolare, l'art. 2 della già citata Azione comune, Decisione 2008/851/PESC, attribuisce alla missione Atalanta i seguenti compiti: «a) fornire protezione alle navi noleggiate dal World Food Programme, anche con la presenza di elementi armati di Atalanta a bordo delle navi interessate; b) proteggere le navi mercantili che navigano nelle zone in cui essa è spiegata; c) sorvegliare le zone al largo della Somalia, comprese le sue acque territoriali, che presentano rischi per le attività marittime, in particolare per il traffico marittimo; d) prendere le misure necessarie, compreso l'uso della forza, per dissuadere, prevenire ed intervenire a porre fine agli atti di pirateria o alle rapine a mano armata che potrebbero essere commessi nelle zone in cui la missione Atalanta è presente; e) al fine dell'eventuale esercizio di azioni giudiziarie da parte degli Stati competenti, arrestare, fermare e trasferire le persone che hanno commesso o che si sospetta abbiano commesso atti di pirateria o rapine a mano armata nelle zone in cui la missione stessa è presente e sequestrare le navi di pirati o di rapinatori o le navi catturate a seguito di un atto di pirateria o di

---

<sup>159</sup> C. TELESCA, *op. cit.* pagg. 3 ss.

rapina a mano armata e che siano sotto il controllo dei pirati, nonché requisire i beni che si trovano a bordo; f) stabilire un collegamento con le organizzazioni e gli organismi (in particolare la forza marittima “Combined Task Force 150” ), nonché con i singoli Stati che operano nella regione per lottare contro gli atti di pirateria e le rapine a mano armata al largo della Somalia.

L’Unione europea, con successive decisioni del Consiglio, che modificano alcune disposizioni dell’Azione comune 2008/851/PESC, ha esteso il mandato della missione navale Atalanta sia per il dato temporale sia per l’ambito di azione della missione stessa, che viene estesa anche alla sorveglianza delle attività di pesca al largo delle coste somale<sup>160</sup>. Per gli aspetti di competenza degli Stati membri, l’Italia con d.l. 16 maggio 2016 ha autorizzato sino al 31 dicembre 2016 la spesa per la proroga dell’operazione militare richiamando la legge n.198 del 2015.

L’IMO e l’IMB non svolgono solamente funzioni di prevenzione della pirateria e raccomandazione nei confronti degli Stati per la cooperazione internazionale tra gli stessi al fine di combattere il fenomeno ma supportano anche gli armatori, gli equipaggi e i

---

<sup>160</sup> G. TELLARINI, *op. cit.* pagg. 246 ss.

comandanti di navi coinvolte da eventuali attacchi, individuando le misure idonee a prevenire e contrastare ogni attacco piratesco, suggerendo eventuali strategie difensive, fornendo un collegamento in tempo reale con le autorità in grado di soccorrere le navi e gli equipaggi attaccati dai pirati e intervenendo periodicamente con l’emanazione di circolari contenenti linee guida per il contrasto alla pirateria sia rivolte agli operatori del settore sia alle istituzioni governative.

Tra queste linee guida, spiccano, in particolar modo, le cc.dd. *Best Management Practises for Protection against Somalia Based Piracy* che costituiscono un insieme di pratiche consigliate per la buona amministrazione delle navi in transito nelle zone a rischio pirateria in prossimità della Somalia e consentono di programmare in anticipo le varie attività difensive. Si tratta, comunque, di circolari non vincolanti ma molto efficaci che sono state raccolte in manuali, ci si riferisce in particolare alle Best Management Practises 4 – BMP 4, approvate il 14 settembre 2011<sup>161</sup>.

In questa versione si ravvisano le linee guida principali fornite dalle Best Practises, ovvero la registrazione della nave che deve transitare

---

<sup>161</sup> G. TELLARINI, *op. cit.* pagg. 274 ss.

nel Golfo di Aden presso il MSCHOA, il Centro per la Sicurezza Marittima del Corno d’Africa<sup>162</sup>, l’invio quotidiano di informazioni relative alla posizione della nave e l’implementazione delle misure di protezione della nave descritte nelle Best Practises, attraverso una valutazione prioritaria del rischio (*Risk Assessment*) di un eventuale attacco dei pirati, al fine di adottare le misure preventive più adeguate. Ciò che è richiesto alla nave è quindi di implementare il Piano di Sicurezza (*Ship Security Plan - SSP*) in conformità a quanto previsto dall’*International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)*<sup>163</sup> per poter avere maggiore capacità di reazione verso gli attacchi dei pirati.

---

<sup>162</sup> Il Maritime Security Centre – Horn of Africa (MSCHOA) è il Centro di Pianificazione e Coordinamento delle Forze Navali EUNAVFOR e richiede alle Compagnie di navigazione di registrare i movimenti delle loro navi prima di entrare nell’Area ad Alto Rischio attraverso il sito web [www.mschoa.org](http://www.mschoa.org)

<sup>163</sup> L’*International Ship and Port Facility Security Code (ISP Code)* è stato adottato nel 2002 ed è entrato in vigore nel 2004. E’ suddiviso in due parti: la Parte A, costituita da una serie di disposizioni di natura imperativa e la Parte B che contiene, invece, delle Raccomandazioni e che fungono da linee guida per l’applicazione pratica delle norme obbligatorie.

Un efficace Piano di Sicurezza dovrebbe comprendere il rafforzamento della vigilanza attraverso turni di guardia, la predisposizione di apposite strutture di protezione del ponte della nave, quale, ad esempio, il filo spinato, e l'utilizzazione di barriere fisiche o, in alcuni casi, di barriere ad alta tensione, al fine di rendere più difficile l'accesso dei pirati a bordo; l'uso di idranti, pompe di zavorra o spruzzi di schiume o liquidi scivolosi, che determinano maggiori difficoltà nell'assalto al ponte della nave; l'attivazione di allarmi ad hoc, allo scopo di allertare l'equipaggio della nave circa l'assalto; la predisposizione della «cittadella» come rifugio per l'equipaggio e un addestramento prima del transito nell'area a rischio<sup>164</sup>.

Le navi private aggredite possono arrestare i pirati e consegnarli all'autorità marittima e munirsi di misure auto - protettive secondo le linee guida delle Best Practises.

Come si è già illustrato, tra le misure di autoprotezione l'uso di armi è stato sempre fortemente sconsigliato dalle organizzazioni internazionali, dagli Stati stessi, dalle confederazioni di armatori, in quanto la presenza a bordo di armi comporta il rischio che si

---

<sup>164</sup> G. TELLARINI, *op. cit* pagg. 283 ss..

verifichino incidenti durante la navigazione o nel corso di un attacco piratesco. Tuttavia, è consentito l'imbarco di personale armato a bordo come esercizio della legittima difesa, nonostante l'invito alla prudenza e a usare la forza proporzionalmente all'attacco o al pericolo di vita<sup>165</sup>.

L'impiego di personale armato a bordo è una misura eccezionale che va usata solo in circostanze eccezionali in area c.d. di alto rischio e non può essere istituzionalizzata. I servizi di sicurezza forniti dall'impiego di guardie armate a bordo (come sarà più ampiamente trattato nel capitolo prossimo anche per il contingente italiano) sono racchiusi in accordi modellati su un contratto standard, il *GUARDCON*, redatto dal *Baltic and International Maritime Council (BIMCO)* nel 2012 che fornisce, appunto, una serie di clausole standard. Ad esempio, la clausola n. 3 del *GUARDCON* prevede che la Società di Servizi debba fornire un minimo di quattro guardie armate per ogni singola spedizione e operare secondo le istruzioni del Comandante. Così come la clausola 6 prevede che il personale armato debba essere addestrato, qualificato e con esperienza. La clausola 8 poi del *GUARDCON* statuisce che è sempre il Comandante ad avere

---

<sup>165</sup> Audizione Senato del 15 giugno 2011 della Prof. Angela Del Vecchio

la responsabilità della nave per tutta la durata del contratto e che ogni sua decisione è vincolante per i *Contractors*.

La clausola prevede, altresì, che nessuna disposizione del «GUARDCON» possa eludere le prescrizioni vincolanti della *International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS '74)*, con riguardo all'autorità del comandante della nave. Egli esercita la propria autorità sia sul team leader, sia sul personale di sicurezza; tuttavia, la sua mancata esperienza nell'uso della forza comporta che sarà il team leader a decidere se e quando usarla in presenza di una minaccia percepita o attuale di atti di pirateria o rapina armata, informando comunque il comandante della nave della sua decisione<sup>166</sup>.

Il «GUARDCON» esclude qualsiasi forma di responsabilità della Società di sicurezza che ha fornito il servizio allorquando, nonostante l'intervento del personale di sicurezza a bordo, la nave venga ugualmente dirottata dai sequestratori (clausola 9). Molto importante è la clausola 12 del GUARDCON, relativa alla copertura assicurativa della responsabilità della Società di sicurezza, la quale deve non solo avere una valida copertura assicurativa per indennizzi (quali lesioni

---

<sup>166</sup> G. TELLARINI, *op. cit.* pagg. 298 ss.

personali, morte, danni alla proprietà e altre perdite, infortuni personali per ciascun membro del personale della Sicurezza) con un preciso tetto minimo non inferiore a USD 250.000 per ciascuno ma la nave deve appartenere al P&I Club<sup>167</sup>.

Per quanto riguarda la responsabilità verso terzi, il contratto GUARDCON adotta il principio «*knock-for-knock*», ossia quello della reciproca allocazione del rischio, secondo cui ogni Parte (Società di Sicurezza o armatore) assume la responsabilità per le perdite o i danni causati o sostenuti dai propri beni o dal personale per il quale la Parte è responsabile; lo stesso principio vale anche nel caso in cui l'azione di responsabilità sia promossa da un soggetto terzo<sup>168</sup>.

Nell'ambito dell'Unione Europea, era già prevista la possibilità che sulle navi mercantili, in particolare quelle noleggiate dal Programma Alimentare Mondiale (World Food Programme), fossero imbarcati dei «Vessel Protection Detachments» (VPDs), ossia nuclei di militari armati distaccati dalle unità militari incrociate nell'area di missione e

---

<sup>167</sup> G. TELLARINI, *op. cit.* pagg. 298 ss.

<sup>168</sup> G. TELLARINI, *op. cit.* pagg. 298 ss.

destinati alla protezione diretta dei mercantili, previo consenso dello Stato di bandiera.

Si osserva però che, la maggior parte dei Paesi europei partecipanti alla missione EUNAVFOR – Atalanta (Belgio, Germania, Grecia, Malta, Olanda, Svezia e Regno Unito) ha optato per l'impiego a bordo delle navi che trasportano gli aiuti umanitari del Programma Alimentare Mondiale di imbarco di personale privato armato.

Riassumendo, la strategia di contrasto messa in atto dall'Unione europea<sup>169</sup> e dalla Comunità internazionale si basa sostanzialmente su tre pilastri, che possono individuarsi nell'azione di pattugliamento delle zone ad alto rischio con missioni militari aeronavali (ad es. l'operazione EUNAVFOR – Atalanta); nell'adozione di efficaci misure di autoprotezione da parte delle navi mercantili in transito nelle zone a rischio (ad es. le Best Management Practices); nell'impiego a bordo delle navi di nuclei di protezione armata, militari (ma ora per la legge italiana non più possibile) o civili (ci si riferisce al sistema di *Vessel Protection Detachment* –VPD ed al *Privately Contracted Armed Security Personnel* – PCASP).

---

<sup>169</sup> G.MASETTI-F. ORDINI, *L'Unione Europea contro la pirateria nel Golfo di Aden* In *Informazioni Difesa* 2009, n.6, pag. 10

La maggiore convenienza ed efficacia di un sistema rispetto all'altro, ovvero di quello privato (Privately Contracted Armed Security Personnel) rispetto a quello militare (Vessel Protection Detachments) dipende dalle legislazioni nazionali, dal contesto operativo e dalle esigenze commerciali. Molti Paesi, tra cui in passato l'Italia, hanno optato per entrambi.

Si può senz'altro affermare che l'impiego di militari, che rivestono nel contempo la qualifica di ufficiali e di agenti di polizia giudiziaria, consentirebbe di applicare la disciplina normativa disposta per i pubblici ufficiali; diversamente lo è per le guardie private che possiedono uno *status* differente, per cui si rende necessario procedere a un inquadramento giuridico dei servizi privati di sicurezza, stante la lacuna legislativa e normativa in materia<sup>170</sup>.

---

<sup>170</sup> G. TELLARINI, *op. cit.* pagg. 300 ss.

### 3. LA PIRATERIA MARITTIMA E L'ORDINAMENTO GIURIDICO ITALIANO

#### 3.1. Il sistema giuridico italiano tra codice della navigazione e legge penale

Nel sistema giuridico italiano, la definizione di pirateria non trova unanime condivisione né in dottrina né in giurisprudenza a causa della complessità del concetto che essa rappresenta e della eterogeneità delle fonti, sia internazionali che interne<sup>171</sup>.

Una prima distinzione, già esaminata nel capitolo primo, paragrafo 4, riguarda la *pirateria iuris gentium* che offende gli interessi della generalità dei popoli dalla *pirateria per analogia*<sup>172</sup>, la quale ultima, scevra da connotati internazionali e dalla presenza di un elemento costitutivo (l'alto mare), si verifica nelle acque di uno

---

<sup>171</sup> N. RONZITTI, op. cit. pag. 13

<sup>172</sup> In argomento viene usata anche l'espressione "pirateria impropria" che a sua volta si distingue dalla pirateria come definita dall'UNCLOS non per lo spazio marino in cui si verifica l'evento ma per la qualificazione della nave assaltatrice: navi militari, nave d'insorti; qualificazione che, a sua volta, influisce sulla finalità dell'abbordaggio che è solitamente diversa dai *private ends* cui fa riferimento l'art.101 UNCLOS (v. Ronzitti, voce pirateria in op.e loc cit).

Stato (mare territoriale ed acque interne) ed è punita dalla legislazione di quello Stato. Rimane sempre immutato, invece, l'altro elemento essenziale rappresentato nell'UNCLOS dal fine privato (*private ends*) della *violence, detention o depredation* dell'attività di pirateria e più restrittivamente, nel codice della navigazione, la depredazione per fini privati in danno della nave o del carico o le manifestazioni *dell'animus furandi* (volontà di depredazione) attraverso atti di violenza quali quelli perpetrati contro la vita, l'integrità fisica, la libertà personale dell'equipaggio e dei passeggeri.

Si è precisato che la disomogeneità delle definizioni (art. 101 UNCLOS e art.1135 cod. nav.) è dovuta alla complessità che il delitto riveste ed alla eterogeneità dei beni offesi dal medesimo.

La pirateria è, infatti, inquadrabile come reato complesso (cfr. art. 84 cod. pen.), già come descritta dall'art.101 della Convenzione di Montego Bay, in quanto è costituita da una serie di condotte dirette contro obiettivi diversi (nave, carico, equipaggio) e con modalità diverse: violenza, sequestro e/o rapina. La fattispecie complessa del reato presuppone, ovviamente, che più condotte (ognuna costituirebbe di per sé un reato) siano realizzate, non essendo sufficiente che ne venga realizzata una solamente. Ciò

anche ai fini della punibilità del reato che è perseguito nella sua tipizzazione di reato complesso anche se si dovesse estinguere uno dei reati costitutivi.

E' a questo punto opportuno richiamare le fonti normative disciplinanti tale delitto nell'ambito dell'ordinamento nazionale (codice della navigazione ed in via d'integrazione). E' infatti all'ordinamento nazionale che il giudice italiano deve far riferimento per l'applicazione concreta della pena e per altri aspetti d'ordine penalistico generale anche in ipotesi di c.d. pirateria *iuris gentium* cioè di reato commesso in alto mare.

Anzitutto, è necessario affermare che il delitto previsto dal codice della navigazione si pone in posizione di complementarità rispetto al diritto penale comune, in quanto concerne reati esclusivi della navigazione o che per natura punitiva (es. reato più grave) o particolare circostanze sono configurabili diversamente. Esiste, quindi, un rapporto di specialità ai sensi e per gli effetti dell'art.15 codice penale<sup>173</sup>.

---

<sup>173</sup> LEFEVRE D'OVIDIO – PESCATORE – TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano 2013, 775 e segg.

Le peculiarità connesse alla navigazione hanno indotto il legislatore a delineare nella parte III del libro I del codice della navigazione specifiche figure di reati marittimi ed aeronautici, per cui la normativa del codice penale risulta, di conseguenza, integrata o parzialmente modificata da quella del codice della navigazione<sup>174</sup>.

Venendo alla disamina specifica delle norme, la disposizione di riferimento è, *in primis*, l'art.1135 del codice della navigazione che inserito, si ritiene riduttivamente, nel Capo VI "*Dei delitti contro la proprietà della nave, dell'aeromobile o del carico*" , definisce la pirateria come la condotta del *comandante o ufficiale di nave nazionale o straniera* consistente in *atti di depredazione in danno di una nave nazionale o straniera o del carico, o in violenze a danno di persone imbarcate su nave nazionale o straniera a scopo di depredazione*. Il reato è punito con la reclusione da dieci a vent'anni; pena ridotta in misura non eccedente un terzo se si tratta di altri componenti dell'equipaggio e sino alla metà per gli estranei.

---

<sup>174</sup>LEFEVRE D'OVIDIO – PESCATORE – TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, op. e loc. cit.

La norma incriminatrice prevede, quali possibili autori del reato, due soggetti: il comandante di nave nazionale o straniera ovvero l'ufficiale (pare irrilevante il ruolo ricoperto da quest'ultimo o il suo grado). A tali soggetti qualificati l'art. 1135 contrappone, come eventuali autori del reato, ulteriori soggetti («altri componenti dell'equipaggio» ed «estranei»), per i quali, sebbene sia identica la condotta penalmente sanzionata, il trattamento sanzionatorio risulta meno grave, in ragione della minore responsabilità nella conduzione della navigazione e della maggiore difficoltà di esecuzione del reato. Per «altri componenti dell'equipaggio» si deve fare riferimento, ai fini della loro individuazione, alle funzioni di fatto dai medesimi svolte, indipendentemente dalla qualifica giuridica da loro assunta; per «estranei» all'equipaggio, invece, s'intendono, concordemente, i soggetti diversi dai componenti dell'equipaggio, ma pur sempre imbarcati sulla nave, come, ad esempio, i passeggeri della nave stessa; gli «estranei» all'equipaggio possono agire autonomamente o in concorso con i componenti dell'equipaggio negli atti di depredazione o violenza<sup>175</sup>.

---

<sup>175</sup> F.M. TORRESI, *La pirateria marittima del XXI secolo*, op.cit., pag. 602 ss.

La pirateria, come delineata dall'art. 1135 cod. nav., si può configurare come reato «proprio» (o «speciale») della navigazione<sup>176</sup>. L'espressione reato proprio in questo caso non fa, invece, riferimento a quei determinati reati che possono essere commessi soltanto da soggetti che rivestono una determinata qualifica (o, quantomeno, devono trovarsi in una particolare situazione di fatto) in contrapposizione a quei reati per la cui configurazione non è richiesta una particolare posizione funzionale degli autori degli illeciti. L'espressione nel codice della navigazione è riferita semplicemente al tipo di incriminazione.

La punibilità prevista dalla norma è concentrata sull'atto di depredazione anche se al più attento interprete non può sfuggire che essa ha comunque una portata plurioffensiva in quanto, oltre alla proprietà della nave e dei beni, intende proteggere anche la lesione o messa in pericolo di interessi pubblici che vanno oltre i cespiti patrimoniali.

La questione verte, in realtà, sulla puntuale definizione del concetto di «depredazione», che risulta del tutto estraneo al diritto

---

<sup>176</sup> E. ROMAGNOLI, *I delitti della navigazione: cenni introduttivi al diritto penale marittimo*, in *Trasporti*, 2009, pagg. 190 ss.

penale comune e sembra, verosimilmente, essere stato introdotto dal legislatore al fine di comprendervi comportamenti diversificati, tali da integrare reati diversi di diritto comune, quali segnatamente il furto, la rapina, l'estorsione, il sequestro di persona a scopo di estorsione. Trattasi, dunque, di un reato di danno a condotta alternativa multipla, istantaneo e doloso<sup>177</sup>.

In particolare, l'elemento dell'*animus furandi* rappresenterebbe la condotta nel primo comma della norma mentre si configurerebbe quale dolo specifico nella seconda parte dove si parla di atti di violenza commessi *a scopo di* depredazione. Qui il dolo specifico dell'agente consisterebbe nel "trarre profitto, per sé o per altri, dal compiuto o tentato impossessamento di altra nave o del suo carico o di altro bene di proprietà dei membri del suo equipaggio o dei suoi passeggeri"<sup>178</sup>. E, dunque, *l'animus furandi* rileva nel nostro ordinamento come elemento essenziale del reato di pirateria.

---

<sup>177</sup> V. PORZIO, *Sull'applicabilità della Legge 15 Marzo 1991, n. 82, con riferimento agli atti di pirateria nel golfo di Aden ed al largo delle coste somale*, in *The italian mar. journ.*, n. 2, 2011

<sup>178</sup> G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, Vol. IV, 1990, pagg. 786 ss.

Tuttavia, è bene precisare che il dolo richiesto per la configurabilità della fattispecie in esame si manifesta nella consapevolezza e nell'intenzione di depredare, che costituiscono un *quid pluris* rispetto alla semplice intenzione di impossessarsi di un bene altrui. Senza dubbio, sono assorbite nella depredazione tutte le condotte appropriative di beni o della nave stessa, assimilabili al furto o alla rapina, violente o fraudolente, con il limite intrinseco di disvalore pertinente agli scopi di tutela della norma sulla pirateria. Di contro ogni violenza, che presenti un disvalore superiore (ad esempio lesioni, omicidio o sequestro di persona) concorrerà, ex art. 81 c.p., con il delitto di cui all'art. 1135 cod. nav.

Il legislatore, inoltre, ha inteso punire i predetti atti di violenza, purché finalizzati allo scopo della depredazione, indipendentemente dal conseguimento del risultato prefissato dall'agente: sarà punibile ai sensi dell'art. 1135 cod. nav. non solo chi non ha portato a termine gli atti di depredazione per un evento estraneo alla sua volontà, ma anche chi abbia volontariamente desistito dagli atti di depredazione, dopo aver comunque posto in essere atti di violenza. Va osservato che l'equiparazione del tentativo al reato consumato può giustificare anche l'irrilevanza

nella configurazione astratta del reato della sopravvenuta desistenza. Semmai di tali situazioni (tentativo, desistenza) il giudice può tener conto al momento della concreta determinazione della pena nel quadro dell'ampia oscillazione, tra minimo e massimo di quella edittale e del riconoscimento di circostanze attenuanti, ove ne ricorrano i presupposti previsti dalla normativa vigente.

La persona offesa del reato può essere identificata con l'armatore della nave depredata e con i proprietari del carico o dei beni oggetto della depredazione.

Il reato di pirateria presuppone una condotta posta in essere da un soggetto estraneo alla nave, oggetto materiale del reato. Requisito imprescindibile per la configurazione del reato di pirateria è, infatti, il tradizionale criterio, elaborato dal diritto internazionale, delle «due navi», che presuppone l'esistenza di nave pirata contro nave vittima, per cui gli atti di depredazione o di violenza a scopo di depredazione devono essere compiuti ai danni di altra nave o del relativo carico o contro le persone imbarcate su altra nave<sup>179</sup>.

---

<sup>179</sup>N. RONZITTI, op. cit., pagg. 927-928

Non può, pertanto, configurarsi il reato di pirateria bensì altre fattispecie criminose (impossessamento della nave ex art. 1138 cod. nav.; appropriazione indebita del carico ex art. 1145 cod. nav.), nel caso in cui l'impossessamento della nave o del carico ovvero, più in generale, gli atti di depredazione avvengano ad opera di persone imbarcate sulla stessa nave oggetto degli atti medesimi.

L'art. 1135 cod. nav. non definisce il luogo in cui tali atti devono essere commessi affinché possa configurarsi il reato di pirateria; ne consegue che la norma in esame qualifica come atti di pirateria i comportamenti ivi descritti sia quando essi siano commessi in alto mare, sia quando essi vengano consumati nelle acque territoriali.

Sempre alla pirateria si riferisce, ancorchè in via del tutto distinta, la norma successiva di cui all'art.1136 che prevede la fattispecie della "*Nave sospetta di pirateria*" ovvero la nave fornita di armi che navighi senza essere munita delle carte di bordo. Così, infatti, si esprime la norma: "*Il comandante o l'ufficiale di nave nazionale o straniera, fornita abusivamente di armi, che naviga senza essere munita delle carte di bordo, è punito con la reclusione da cinque a dieci anni*".

Questa ultima fattispecie è palese rappresenti una sorta di anticipazione della soglia di punibilità (cc.dd. *reati di sospetto*) che mira a prevenire la lesività del fatto. Si parla anche di pirateria “presunta”, in quanto la presupposizione della finalità piratesca è insita nell’abusivo possesso di armi unitamente al mancato possesso dei documenti di bordo senza la necessità che la nave abbia già fatto abbordaggio di altra nave. Pertanto, esso viene delineato come reato di pericolo astratto o presunto<sup>180</sup>. La punibilità dei soggetti responsabili è, comunque, subordinata alla circostanza che la nave sia stata destinata alla pirateria, indipendentemente dal fatto che siano stati commessi o meno atti di pirateria.

È evidente che per la punibilità del reato di pirateria presunta, è sempre necessario che il giudice abbia completa e fondata convinzione della destinazione della nave alla pirateria e non a scopi diversi, ovvero deve trarre la convinzione che i soggetti incriminati, sebbene non abbiano ancora commesso atti di violenza o depredazione, neppure come tentativo, abbiano comunque messo in opera un’attività specificamente preparatoria.

---

<sup>180</sup> N. RONZITTI, op. cit. pagg. 927-928

La fattispecie criminosa, infatti, rientra in quelle ipotesi eccezionali, in cui, in relazione a reati di estrema gravità, il legislatore ha deciso di reprimere e punire anche i meri atti preparatori, sebbene ad essi non abbia fatto seguito neppure un inizio di attività esecutiva: si tratta dei reati cosiddetti di attentato, come viene puntualmente osservato in dottrina <sup>181</sup>. Ad esempio, qualora la nave sia stata fornita abusivamente di armi ma per scopi delittuosi diversi dalla pirateria (contrabbando, forniture illegittime a belligeranti, a rivoltosi, ecc.), in tal caso essa non potrà essere considerata destinata alla pirateria e, pertanto, in presenza delle suddette condizioni, i soggetti responsabili saranno punibili a titolo diverso<sup>182</sup>.

Stando alla collocazione sistematica del reato nell'ambito dell'elencazione dei delitti previsti dal codice della navigazione lo scopo delle norme citate è quello di proteggere il patrimonio del proprietario della nave e degli aventi diritto alla riconsegna del

---

<sup>181</sup> G.RIGHETTI, *op. cit.* pagg. 788 ss.ed ivi richiamati Fiandaca Musco, *Diritto penale, parte generale*, Bologna 1989, 359; Gallo, *Attentato in Noviss. dig. it.* App.Torino 1978,568

<sup>182</sup> *ibidem*

carico, per atti di pirateria ovunque e da chiunque commessi, in deroga al principio della territorialità. Tale collocazione sistematica, si osserva incidentalmente, risulta sempre più inadeguata perché in realtà rimane primario l'interesse eminentemente pubblico dello Stato ad assicurare la sicurezza della navigazione .

Si giustifica anche così il fatto che – indipendentemente dalle leggi speciali con applicazione limitata e con ampliamento della giurisdizione (v. ad esempio le leggi n.12 del 2009 e n.130 del 2011<sup>183</sup>) - la legge italiana trovi applicazione nei confronti, indistintamente, di tutti coloro che delinquono sia nel territorio dello Stato, sia all'estero, ai sensi dell'art. 7, n. 5, cod. pen.(cfr. ad es. legge n.422 del 1989 emanata a seguito della citata Convenzione SUA 1988) e dell'art. 1080, comma 2, cod. nav.; quest'ultima norma dispone che le disposizioni penali del codice della navigazione si applicano anche ai componenti l'equipaggio o ai passeggeri di nave straniera, qualora ciò sia previsto da speciali disposizioni di legge ovvero da convenzioni internazionali.

---

<sup>183</sup> Si fa riferimento alle missioni *Atalanta* e *Ocean Shield* in relazioni alle quali v. *Cass. pen.* 27 febbraio 2015 n.15977 e *Cass. pen.* 20 giugno 2013 n.26825

Gli artt. 1135 e 1136 cod. nav. trovano applicazione, ai sensi dell'art. 10 cod. pen., anche nel caso in cui gli illeciti siano stati commessi all'estero da stranieri al servizio di nave straniera, ma in danno di nave nazionale e del relativo equipaggio, in applicazione del principio dell'universalità della giurisdizione, in virtù del quale si è voluto convenzionalmente disciplinare quelle condotte delittuose che assurgono a crimini internazionali<sup>184</sup> (nell'ambito di applicazione delle leggi speciali n. 12 del 2009 e n.130 del 2011, per procedere innanzi al Giudice italiano e segnatamente al Tribunale di Roma non è necessaria l'autorizzazione del Ministro della Giustizia).

Non possono, invece, essere configurate quali "pirateria" le condotte previste dagli artt.1137 e 1138 cod. nav. in quanto, ancorché prevedano atti di depredazione e impossessamento, difettano dell'elemento costitutivo della contrapposizione delle due navi. Come si è già precisato, requisito imprescindibile per la configurazione del reato è, infatti, la sussistenza di due unità navali: la condotta deve essere realizzata da un soggetto estraneo alla nave "offesa". Nel caso in cui l'impossessamento della nave o

---

<sup>184</sup> F. ANTOLISEI, *Manuale di diritto penale, Parte generale*, 2003, pagg. 105 ss.

del carico o, più in generale, gli atti di depredazione avvengano ad opera di persone imbarcate sulla nave stessa, troveranno applicazione, appunto, gli artt. 1137 e 1138 cod. nav.<sup>185</sup>

Il primo disciplina la fattispecie di rapina ed estorsione sul litorale della Repubblica da parte dell'equipaggio e richiama gli artt. 628 e 629 del codice penale individuando, quindi, come fatto delittuoso condotte che già costituiscono reati per il codice penale ordinario ma che rappresentano maggior impatto delinquenziale costituendo grave ostacolo alla difesa pubblica e privata rispetto alle fattispecie succitate<sup>186</sup>.

L'art.1138 cod. nav., pur prevedendo un impossessamento di nave o aeromobile in mare da parte dell'equipaggio, è anch'esso svincolato dalla nozione di pirateria avendo in sé un elemento di tipicità rispetto all'art.1135, ovvero la qualifica soggettiva dei rei limitata ai componenti dell'equipaggio della stessa nave oggetto

---

<sup>185</sup> L. SCOTTI, *Impossessamento della nave o dell'aeromobile* in *Enc. Dir.*, XX, 1970 pag. 401

<sup>186</sup> G. RIGHETTI *Trattato di diritto marittimo*, Vol. IV, 1990, pag. 791

d'impossessamento. E' questo l'unico criterio sicuro che distingue il reato ex art. 1138 cod. nav. da quello ex art.1135 cod. nav.<sup>187</sup>.

Le altre distinzioni fra le due fattispecie potrebbero non risultare sempre agevoli, dal momento che, in alcuni casi, potrebbe accadere, ad esempio, che all'atto di depredazione del carico si accompagni l'impossessamento della nave. Sotto il profilo della natura dell'attività, nel reato di pirateria la depredazione può essere realizzata con violenza o minaccia ovvero clandestinamente o con mezzi fraudolenti, ossia con le medesime condotte specificamente previste dall'art. 1138 cod. nav. Anche sotto il profilo soggettivo, sia nel reato di pirateria, sia in quello di impossessamento di nave o aeromobile il fatto può essere commesso dal comandante, dagli ufficiali o dagli altri componenti dell'equipaggio o, comunque, da persona «estranea» all'equipaggio.

L'unico criterio distintivo delle due fattispecie, idoneo a garantire il necessario coordinamento fra le due disposizioni, è - come s'è già posto in evidenza - quello che fa riferimento alla provenienza

---

<sup>187</sup> In tal senso v. De Vincentiis, *Proprietà della nave, dell'aeromobile e del carico (delitti contro)* in *Noviss. Dig.it.*, XIV 1967, 211

dell'azione criminosa. Se l'impossessamento della nave avviene mediante un'azione proveniente dalla stessa nave, posta in essere, pertanto, dall'equipaggio o comunque da persone imbarcate sulla nave, si configura il reato di cui all'art. 1138 cod. nav. Se, invece, l'impossessamento della nave si realizza con una condotta proveniente *ab extrinseco*, il fatto rientra nella fattispecie di reato di cui all'art. 1135 cod. nav.<sup>188</sup>

Infine, l'art.1139 cod. nav. disciplina l'ipotesi di accordo per impossessamento della nave o aeromobile. La norma costituisce una deroga alla regola generale ex art. 115 c.p, che esclude in termini la punibilità per il solo fatto dell'accordo quando non è poi commesso alcun reato, pur ammettendo eccezioni da rinvenirsi in altre norme del c.p<sup>189</sup>.

L'individuazione della fattispecie criminosa ex art. 1135 cod. nav. deve essere letta confrontandola con le relative disposizioni in materia contenute nella normativa internazionale, dalla quale non può non emergere una sostanziale differenza. Infatti, la definizione contenuta nell'art.1135 cod. nav. non corrisponde perfettamente

---

<sup>188</sup> L. SCOTTI, *op.cit.* , pagg. 401 ss.

<sup>189</sup> IBIDEM

alle definizioni di pirateria offerte prima dalla Convenzione di Ginevra del 1958 e successivamente dalla Convenzione di Montego Bay del 1982 poiché la prima risulta per certi versi più ampia e per altri aspetti più ristretta rispetto a quelle contenute nella Convenzione di Ginevra e nella Convenzione di Montego Bay.

Da un lato, la definizione di pirateria delineata dal codice della navigazione appare più ampia con riferimento al luogo in cui può essere compiuto il reato. Invero, l'art. 1135 cod. nav. non indica il luogo in cui il reato deve essere commesso, qualificando come pirateria gli atti criminosi commessi sia in alto mare, sia nelle acque territoriali. Diversamente, l'art. 101 della Convenzione di Montego Bay presuppone che gli atti di violenza avvengano in alto mare («high seas») o in un luogo non soggetto alla giurisdizione di alcuno Stato. Dall'altro, la nozione di pirateria delineata dal codice della navigazione risulta più ristretta rispetto a quella contenuta nella Convenzione di Montego Bay (come, d'altronde, nella precedente Convenzione di Ginevra) sotto il profilo sia delle finalità perseguite dagli autori del reato, sia del mezzo pirata.

L'art. 1135 cod. nav. considera elemento essenziale della fattispecie criminosa il c.d. *animus furandi*, non potendo, quindi, configurarsi il reato di pirateria, secondo il diritto interno, qualora gli atti di violenza non abbiano come scopo l'impossessamento di cose altrui al fine del conseguimento di un vantaggio economico. Si è visto come, invece, la nozione di pirateria accolta nel diritto internazionale convenzionale preveda, più genericamente, che la pirateria debba essere compiuta per fini privati («*for private ends*»), dovendosi comprendere in tale nozione moventi anche diversi (odio, violenza, vendetta ecc.) da quello del conseguimento di un profitto meramente patrimoniale (c.d. *animus furandi*). Analogamente, le disposizioni in tema di pirateria, contenute nella Convenzione di Montego Bay, come in quella di Ginevra, includono nella nozione di pirateria anche gli atti di violenza compiuti mediante aeromobile; quest'ultima ipotesi non è, invece, contemplata nella nozione di pirateria di cui all'art. 1135 cod. nav., che si limita a disciplinare la figura della pirateria commessa mediante nave. Sebbene il criterio delle due navi sia considerato un elemento essenziale della fattispecie criminosa sia nel diritto interno, sia nel diritto internazionale, la Convenzione di Montego Bay (come, d'altronde, la precedente Convenzione di Ginevra)

contempla un'eccezione al predetto criterio, disciplinando alla lett. a) dell'art. 101 l'ipotesi di pirateria commessa dall'equipaggio o dai passeggeri di una nave (o di un aeromobile) ai danni di persone o beni situati in un territorio non sottoposto alla giurisdizione di alcuno Stato, e dunque non a bordo di una seconda nave (o di un secondo aeromobile).

L'indagine normativa sulla fattispecie incriminatrice della pirateria nell'ordinamento giuridico italiano deve far riferimento anche ad una legge introdotta dopo i fatti storici dell'Achille Lauro. Infatti, all'indomani delle violenze accadute nel corso del dirottamento della nave "Achille Lauro" nelle acque egiziane da parte di un commando palestinese, il Governo italiano ha varato un nuovo provvedimento legislativo destinato ad ampliare il contrasto normativo alla pirateria <sup>190</sup>.

Con l'introduzione della normativa di cui alla legge n. 422/1989, la prima problematica da affrontare è relativa al concorso apparente o materiale di reati che si viene a configurare tra le fattispecie incriminatrici in vigore in un rapporto di sovrapposizione o comunque interferenza normativa. Difatti, il

---

<sup>190</sup> A. CASSESE, *op. cit.*

contenuto dell'art.3 della legge citata crea delle sovrapposizioni con l'art.1135 cod. nav. e con l'art.101 UNCLOS, contemplando la violenza e la minaccia al fine di impossessarsi di una nave o di una installazione fissa ovvero esercitare il controllo su di essa. Analoga situazione per chi pone in pericolo la sicurezza della navigazione, distruggendo o danneggiando la nave o il suo carico ovvero l'installazione o ancora commette atti di violenza contro una persona che si trovi a bordo della nave o della installazione.

Un elemento caratterizzante della normativa extra codicem è il bene giuridico tutelato, rappresentato (art. 3 della legge n.422 del 1989) da incolumità pubblica e la sicurezza nella navigazione e solo in via indiretta dal patrimonio.

Anche l'art.101 UNCLOS è preposto alla tutela del bene giuridico della sicurezza e libertà della navigazione ma l'art.3 contiene un elemento specializzante che impedisce in effetti il concorso apparente o materiale di reati poiché difetta del criterio delle due

navi (presente anche nell'art.1135 cod. nav.). Non è necessario l'abbordaggio o "aggancio in mare"<sup>191</sup>.

Le ipotesi delittuose contenute nell'art.1135 cod. nav. (reato complesso) nell'art.101 UNCLOS, nell'art.3 della legge n. 422/1989 non esauriscono, è naturale, altre ipotesi delittuose individuabili nel medesimo contesto. Si pensi, ad esempio, al delitto di sequestro di persona previsto e punito dall'art.605 c.p.; il reato d'impossessamento della nave di cui all'art.3 cit., ove ne ricorrano tutte le circostanze, potrà concorrere con quello di cui all'art.605 c.p.<sup>192</sup>

Per quanto riguarda, infine, l'elemento soggettivo del reato, l'art.3 non esige un'azione di molteplici soggetti, riferendosi anche a un

---

<sup>191</sup> Per inciso si osserva che l'improprietà tecnico-giuridica dell'espressione pirateria riferita a fatti analoghi durante la navigazione aerea deriva proprio dalla circostanza che l'aggressione avviene ad opera di soggetti che si trovano già a bordo dell'aeromobile vittima dell'atto criminoso (v. G. CAMARDA, *Il dirottamento dell'aeromobile d'aeromobili e gli altri illeciti diretti contro la sicurezza dell'aviazione civile nel diritto italiano e nel diritto internazionale* in *Il diritto aereo* 1976, n.59-60 ,152)

<sup>192</sup> Cass. pen. Sez. III 7 febbraio 2000 n. 1420 in *Dir. Maritt.*, 2002 p.531

reato di tipo unilaterale a concorso eventuale e soprattutto non richiede una particolare qualifica soggettiva rivestita dal reo (“chiunque”).

Il contributo della giurisprudenza non ha offerto sufficienti orientamenti interpretativi volti a far luce sul dettato normativo in materia di pirateria, se non in merito ad aspetti processuali e di competenza territoriale.

Si è detto che l’ambito spaziale di applicazione degli artt. 1135 e 1136 cod. nav. (*locus commissi delicti*) richiede una necessaria premessa: le navi e gli aeromobili sono considerati territorio dello Stato in qualunque luogo si trovino. Il mezzo tecnico per la realizzazione di tale  *fictio juris*  è la cd. bandiera, con le eccezioni dettate da talune convenzioni internazionali, specie in materia di sicurezza della navigazione e di tutela delle coste e della popolazione costiera, di tutela ambientale (cfr. spec. artt.27 e 28 UNCLOS, qualora si trovino in acque territoriali straniere, c.d. principio di extraterritorialità delle navi).

Per fatti accertati nelle aree in cui si svolgono le missioni militari internazionali per la lotta alla pirateria (acque antistanti la Somalia etc.) i reati previsti dagli articoli 1135 e 1136 del codice della navigazione e quelli ad essi connessi ai sensi dell'articolo 12 del

codice di procedura penale<sup>193</sup>, se commessi a danno dello Stato o di cittadini o beni italiani, in alto mare o in acque territoriali altrui nelle aree indicate, sono puniti ai sensi dell'articolo 7 del codice penale e la competenza è attribuita al tribunale di Roma. Ciò a seguito del d. legge 30 dicembre 2008 (art.5 comma 4), convertito con modifiche a seguito della legge 24 febbraio 2009 n. 12 ( a sua volta successivamente modificata). La norma ha trovato applicazione anche in recente giurisprudenza e con riferimento a fatti accaduti nell'ottobre 2011 a est della costa somala.

In quell'occasione, dopo l'assalto alla nave italiana Montecristo, l'equipaggio riuscì a chiudersi per tempo nella cosiddetta "cittadella" e a non perdere il controllo della nave, nonostante gli assalitori avessero danneggiato le attrezzature, la strumentazione e gli equipaggiamenti della nave, appiccando anche il fuoco nel locale "*electrical equipment*". Circa ventiquattro ore dopo l'abbordaggio, una nave militare statunitense in forza alla missione Nato "Ocean Shield" raggiunse la motonave italiana; dopo una

---

<sup>193</sup> Ci si riferisce più precisamente ai reati in concorso formale, ai reati legati dalla continuazione e commessi per eseguire o occultare i reati di pirateria o nave sospetta di pirateria

prima ricognizione, intervennero anche operativamente i Royal Marines britannici, imbarcati sulla HMS Victoria, sopraggiunta poco dopo, che arrestarono i sequestratori e liberarono l'equipaggio della nave assaltata, composto da una ventina di persone, tra cui sei italiani. Gli assalitori somali vennero consegnati all'incrociatore della Marina Militare che allora partecipava a "Ocean Shield". Veniva poi iniziato l'inseguimento di un peschereccio la cui posizione faceva pensare che fosse stata la "nave madre" da cui erano partiti i barchini per l'assalto. A bordo di questo peschereccio iraniano ma con equipaggio pachistano vennero arrestati altri quattro somali, assieme a due pakistani (questi ultimi poi scarcerati e prosciolti). Con sentenza del 27.11.2012, la Corte d'assise di Roma dichiarò gli imputati responsabili (in concorso con i correi minorenni, separatamente giudicati ed anch'essi condannati in via definitiva). Per gli imputati maggiorenni il ricorso in Cassazione è stato rigettato con sentenza n. 15977 del 27 febbraio 2015 (analogamente a quanto era già avvenuto per gli imputati minorenni con sentenza n.26825 del 20 giugno 2013<sup>194</sup>).

---

<sup>194</sup> In argomento, v. G. BEVILACQUA, *Sulla perseguibilità dei pirati somali in Italia*

Si trascrivono per completezza di cognizione i reati per cui e' intervenuta condanna: pirateria ex art. 110 c.p., art. 112 c.p., comma 1, n. 1, art. 61 c.p., n. 2, art. 1135 c.n.; detenzione e possesso di armi da guerra ai sensi dell'art. 110 c.p., art. 112 c.p., comma 1, n. 1, L. n. 895 del 1967, artt. 2 e 4; danneggiamento seguito da incendio delle attrezzature, della strumentazione e degli equipaggiamenti della nave, ai sensi dell'art. 81 cpv. e art. 110 c.p., art. 112 c.p., comma 1, n. 1, art. 424 c.p., commi 1 e 2, art. 635 c.p., commi 1 e 2, ; tentato sequestro di persona a scopo di estorsione, così diversamente qualificato il fatto (originariamente contestato come reato di sequestro di persona per finalità di terrorismo). E' stata esclusa la contestata aggravante della finalità di terrorismo prevista dal D.L. 15 dicembre 1979, n. 625, art. 1, per i reati di cui ai capi 1, 3 e 4 e unificati i reati sotto il vincolo della continuazione e furono concesse le attenuanti generiche ritenute equivalenti alle residue aggravanti.

I responsabili sono stati condannati ciascuno alla pena di anni 16 di reclusione, salvo il comandante della nave attaccante, condannato alla pena di anni 19 anni di reclusione.

Il gravame proposto (e inteso a escludere la configurazione del reato di pirateria) non e' stato accolto dalla Corte, in quanto tutte le condotte realizzate dai soggetti saliti a bordo della nave (e dai concorrenti rimasti sulla nave madre) vennero puntualmente inquadrare nella fattispecie degli atti di pirateria puniti dal nostro codice della navigazione con la norma già oggetto di approfondimento in questo scritto. La Corte ha considerato tutti i significativi elementi probatori in tal senso e cioè: le raffiche sparate con le armi in dotazione contro i membri dell'equipaggio e del team di sicurezza, costretti a rifugiarsi nella "cittadella" (circostanza che rese evidente l'uso della violenza contro le persone, genericamente contestato nei ricorsi); la ricerca di oggetti e persone nei diversi locali della nave; le azioni poste in essere nel forzare la "cittadella"; i danni arrecati alla strumentazione di bordo e alle strutture della nave; la presenza di un coordinamento ed organizzazione delle attività in remoto, a bordo della nave madre, dove si trovava il soggetto riconosciuto quale comandante. Anche le concrete modalità della condotta posta in essere, (abbordaggio della nave, avvenuto in due differenti fasi ed in più persone riunite, utilizzazione quale base logistica di una nave-madre, precedentemente catturata dai pirati, l'utilizzazione di veloci e

agili "barchini" per l'abbordaggio, la prolungata permanenza sulla nave, l'utilizzazione di armi da guerra e di esplosivi per "forzare" la zona fortificata, la manomissione della strumentazione della nave abbordata, il danneggiamento seguito da incendio della nave stessa), sono state riconosciute modalità dell'azione pienamente compatibili con l'intento di sequestrare le persone a bordo, al fine di impossessarsi della nave e di conseguire un ingiusto profitto come prezzo della liberazione.

Sulla questione della territorialità, la Corte, premesso che la nozione di territorio dello Stato è indispensabile per definire la validità e l'efficacia della legge penale nello spazio, richiama l'art. 4 c.p., comma 2, il quale stabilisce che, agli effetti della legge penale, è "territorio dello Stato" il territorio della Repubblica, e ogni altro luogo soggetto alla sovranità dello Stato.

Le navi e gli aeromobili italiani sono considerati, dunque, come territorio dello Stato, ovunque si trovino, salvo che siano soggetti, secondo il diritto internazionale, a una legge territoriale straniera. Alla luce di tale disposizione, le navi ed aeromobili italiani civili e mercantili sono considerati "territorio dello Stato" quando si trovano, rispettivamente, nel mare territoriale o nello spazio nazionale, nel mare libero o nello spazio atmosferico libero. Ai

sensi dell'art. 6 c.p. è punibile secondo la legge italiana qualunque reato commesso nel territorio dello Stato medesimo, anche se l'azione o l'omissione che lo costituisce è ivi avvenuta solo in parte, ovvero si è verificato l'evento costituente la conseguenza dell'azione o dell'omissione.

L'art. 7 c.p., già oggetto di richiamo in questo scritto, poi, prevede la deroga al principio della territorialità in relazione ad alcuni reati, punibili incondizionatamente secondo la legge italiana, anche se commessi all'estero da cittadino o da straniero e stabilisce, in particolare, al n. 5, che sono punibili secondo la legge penale italiana i reati per i quali speciali disposizioni di legge o convenzioni internazionali ne stabiliscono l'applicabilità. I Giudici richiamavano poi il d.l. 30 dicembre 2008, n. 209 (contenente la proroga della partecipazione italiana a missioni internazionali), convertito in legge con modificazioni dalla L. 24 febbraio 2009, n. 12, in questo scritto più volte citato. Più specificamente venivano richiamate le disposizioni per l'esercizio della giurisdizione rispetto agli atti di pirateria.

Sugli stessi fatti e per gli imputati minorenni, la Cassazione si era già pronunciata con sentenza n. 26825 del 04/02/2013 che confermava la sentenza del Tribunale per i minorenni di Roma del

16/28 giugno 2012. Veniva affermato che *“l'uso di armi da fuoco contro i membri dell'equipaggio di una nave, costringendo questi ultimi a rifugiarsi in area protetta della stessa imbarcazione (c.d. "cittadella"), così ponendo in essere un atto di autosequestro, la ricerca di oggetti e persone nei diversi locali della nave, le azioni poste per forzare la predetta area nonché i danni arrecati alle strumentazioni di bordo e alle strutture della nave medesima, costituiscono atti idonei a configurare il delitto di pirateria e che “sussiste la responsabilità a titolo concorsuale nel reato di pirateria, con riferimento alla presenza sulla nave di appoggio, previamente catturata (c.d. "nave madre" dalla quale viene lanciato l'attacco dei pirati), degli esecutori materiali del reato, stante l'evidente connessione causale delle condotte dei singoli compartecipi e, sotto l'aspetto soggettivo, il collegamento finalistico esistente tra tali condotte considerate dai singoli autori come parti di un tutto unitario”*. La configurazione del reato di sequestro di persona fa riferimento, come già precisato, all'aver costretto l'equipaggio di una nave mercantile, oggetto di pirateria,

a rifugiarsi in area protetta per sottrarsi ad atti di violenza o cattura da parte degli aggressori<sup>195</sup>.

Su quest'ultimo aspetto, in particolare, la decisione dei Giudici di merito (successivamente non accolta dalla Cassazione) si sofferma sul rapporto tra l'art. 289 bis c.p. (*Sequestro di persona a scopo di terrorismo o di eversione*) e l'art. 270 sexies c.p. (Condotte con finalità di terrorismo), il quale ultimo recita “*Sono considerate con finalità di terrorismo le condotte che, per la loro natura o contesto, possono arrecare grave danno ad un Paese o ad un'organizzazione internazionale e sono compiute allo scopo di intimidire la popolazione o costringere i poteri pubblici o un'organizzazione internazionale a compiere o astenersi dal compiere un qualsiasi atto o destabilizzare o distruggere le strutture politiche fondamentali, costituzionali, economiche e sociali di un Paese o di un'organizzazione internazionale, nonché le altre condotte definite terroristiche o commesse con finalità di terrorismo da convenzioni o altre norme di diritto internazionale vincolanti per l'Italia*”. Quindi, sono considerati atti terroristici una serie di azioni, tra cui il sequestro di aeromobili, navi o altro

---

<sup>195</sup> Foro it. 2014, 3, II, 176

mezzo di trasporto collettivo di passeggeri o di trasporto merci, laddove siano commessi con finalità di intimidire gravemente la popolazione, costringere indebitamente i poteri pubblici o un'organizzazione internazionale a compiere o ad astenersi dal compiere un qualsiasi atto, a destabilizzare gravemente o distruggere le strutture politiche fondamentali, costituzionali, economiche o sociali di un Paese o di un'organizzazione internazionale.

Partendo da questa premessa, il Giudice di merito ritiene che la pirateria possa essere ricompresa nel concetto di terrorismo internazionale che non deve necessariamente avere quelle finalità politiche che connotano il terrorismo interno ma è in grado di condizionare in modo significativo la sicurezza della circolazione marittima e determina azioni da parte degli Stati interessati e della Comunità internazionale che altrimenti non sarebbero posti in essere. La stessa pirateria è considerata dal Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite come una minaccia alla pace internazionale.

In sostanza, le peculiarità immanenti al diritto della navigazione finiscono per riverberarsi inevitabilmente, in termini penalistici, sull'esatta individuazione delle norme applicabili.

Le norme del codice della navigazione si inseriscono nel complesso sistema emergente dal sovrapporsi e spesso confondersi del diritto nazionale con quello internazionale.

Da qui, secondo una parte della dottrina<sup>196</sup>, sorgerebbe la necessità di ricostruire l'elemento materiale della condotta dalla norma convenzionale - più recente - e la sola sanzione dall'art. 1135 o 1136 del codice della navigazione, in una reciproca integrazione e convergenza.

Si assisterebbe così alla scissione tra l'aspetto prescrittivo e quello sanzionatorio retto soltanto dalle norme nazionali

A questo si rende necessaria una precisazione: la Convenzione di Montego Bay del 1982, ratificata a seguito della legge n. 689/1994, non ha comportato l'abrogazione della normativa nazionale, rimettendo, al contrario, alle leggi nazionali la definizione delle fattispecie penalmente rilevanti (art. 105). Obbligo, pienamente soddisfatto dalle disposizioni del codice della navigazione, opportunamente coordinate con i diversi reati comuni, eventualmente rilevanti.

---

<sup>196</sup> G. TELLARINI, *op. cit.* pagg. 143 ss.

Non è il solo codice della navigazione né, tanto meno, il solo art. 1335 cod. nav., oltretutto per la sola ragione della sua rubrica, il luogo ove ricercare l'adeguata sanzione per tutte le condotte ricollegabili alla pirateria». Potranno concorrere, ad esempio, con la pirateria i delitti di omicidio (575 c.p.), lesioni (582 c.p.), sequestro di persona a scopo di estorsione (630 c.p.), ma anche l'associazione per delinquere (art. 416 c.p.) , la strage (art. 422 c.p.), l'incendio su nave (art. 423 e 425, n. 3, c.p.), il naufragio (art. 428 c.p.), il danneggiamento seguito da naufragio (art. 429 c.p.), l'attentato alla sicurezza dei trasporti (art. 432 c.p.) e così via.

Le norme contenute nel corpo della legge di ratifica della Convenzione di Montego Bay non contengono, in aggiunta, disposizioni a carattere penale né tanto meno creano nuove figure di reati o modificano quelli esistenti a differenza, ad esempio, di quanto è accaduto con la legge di ratifica della Convenzione SUA del 1988.

Le fattispecie criminose individuate dalla Convenzione sono strutturate, al contrario, in termini generici, necessari per assicurarne la ratifica dal maggior numero possibile di Stati ma appaiono sostanzialmente inadonee ad assolvere alla funzione

essenziale della riserva di legge, vale a dire garantire ogni cittadino, affinché «le scelte sul se, che cosa, e come punire» vengano compiute dallo Stato <sup>197</sup>.

Non può negarsi però che, direttamente, le norme convenzionali che, proprio in virtù dell'ordine di esecuzione, vengono a far parte dell'ordinamento debbono necessariamente essere tenute in considerazione dall'interprete nel quadro d'interpretazione storico evolutiva e sistematica delle norme nazionali esistenti, comprese quelle penali. Il risultato, qui espresso in termini di semplice prospettazione, potrà essere l'attribuzione di un significato estensivo alle espressioni contenute nelle leggi penali - tra esse l'art. 1135 cod. nav. - con l'attenuazione sostanziale se non con l'eliminazione di divergenze nei confronti di norme internazionali. Il tutto in un tentativo di osservanza del principio di conservazione della norma giuridica statale evitando così problematiche di costituzionalità della norma stessa allo stato attuale della sua formulazione per possibile violazione dell'art. 10 Cost.

---

<sup>197</sup> G. MARINUCCI – E. DOLCINI *Corso di diritto penale*, 2001, pag. 37.

### **3.2. La normativa italiana sulle misure antipirateria**

Il fenomeno dilagante della pirateria divide dottrina e giurisprudenza in riferimento all'interpretazione e armonizzazione delle norme esistenti non avendo contorni ben definiti .

Esso costituisce un pericolo per la pace universale, come sostenuto anche dalle Nazioni Unite. Anche l'Italia si è adoperata per adottare misure “antipirateria”, già a partire dall'inizio del 2010, a seguito della richiesta degli armatori al Governo Italiano di prevedere l'opportunità di imbarcare personale armato o militare sulle navi mercantili transitanti in alcune aree seriamente a rischio<sup>198</sup>.

Già, un progetto di impiego del Nuclei Militari di protezione (NMP) su mercantili di bandiera italiana era stato illustrato il 14 giugno 2011 alla Commissione Difesa del Senato dal capo di Stato Maggiore della Marina, Ammiraglio Bruno Branciforte, nei termini seguenti: *«L'esigenza operativa sviluppata è quella di garantire la protezione di beni e marittimi imbarcati su mercantili*

---

<sup>198</sup> G. TELLARINI op. cit. pagg. 305 ss.

*nazionali, in navigazione lungo le principali direttrici del traffico nell'area del Golfo di Aden e del bacino somalo*”<sup>199</sup>.

Si giunge, così, al varo della già citata legge 2 agosto 2011 n. 130, di conversione del D.L. 12 luglio 2011 n. 107, che ha, appunto, l’obiettivo di proteggere le navi italiane in transito negli spazi marittimi internazionali a rischio pirateria, specificatamente individuati con D.M. del 1 settembre 2011. Si tratta di spazi ad ampio tratto di mare in cui è elevato il traffico marittimo e comprendenti il Corno d’Africa e i bacini adiacenti, nonché la zona dell’Oceano Indiano delimitata a nord ovest dallo Stretto di Bab El Mandeb, a nord dallo Stretto di Hormuz, a sud dal Parallelo 12°S, a est dal Meridiano 78°E<sup>200</sup>. In verità, le zone entro cui le navi mercantili italiane possono essere difese dai Nuclei Militari di Protezione devono considerarsi molto più ampie rispetto a quanto indicato dalla disposizione in esame, in quanto la Convenzione tra Ministero della difesa e Confitarma dell’11 ottobre 2011, art. 2, comma 1, prevede che «la protezione delle

---

<sup>199</sup> F. CAFFIO, *Nuovi strumenti di protezione contro la pirateria*, in *Riv. mar.*, 2011, pag. 9

<sup>200</sup> M.C. CICCIRIELLO – F. MUCCI, *op.cit.*, pagg. 87-90

navi negli spazi marittimi internazionali viene effettuata per tutta la durata della permanenza a bordo di Nuclei Militari di Protezione, anche nei casi in cui, per ragioni di natura tecnica o operativa, gli NMP dovessero imbarcarsi o sbarcare in zone di traffico esterne alle aree individuate dal Ministero della difesa con apposito decreto»<sup>201</sup>. Il successivo D.M 24 settembre 2015 (rettificato con D.M del 19.10.2015), che ha abrogato il Decreto del 1 settembre 2011, ha ricompreso le zone suddette, oltre aver esteso le zone a rischio nel Mar cinese meridionale, Stretto di Malacca e Singapore nella porzione di mare compresa fra i meridiani 78°E e 135° W e fra i paralleli 30° N e 15° S; nell’Africa occidentale la porzione di mare compresa fra i paralleli 36° N e 15° S che si estende a partire dalle coste occidentali dell’Africa fino al meridiano 30°W.

La Convenzione suddetta era espressione della possibilità - conferita dalla legge mediante specifiche convenzioni concluse tra armatori e Ministero della difesa, e con oneri economici a carico degli armatori - di imbarcare Nuclei Militari di Protezione. Tale possibilità è venuta meno con l’entrata in vigore del d.l. 18

---

<sup>201</sup> G. TELLARINI op. cit. pagg. 307

febbraio 2015 n.7 modificato e convertito in legge con l. n.43 del 2015.

La norma disponeva, inoltre, che il personale dei NMP operasse in conformità alle direttive e alle regole di ingaggio emanate dal Ministero della Difesa assegnando al Comandante di ciascun nucleo, al quale fa capo la responsabilità esclusiva dell'attività di contrasto militare alla pirateria, e al personale da esso dipendente, le funzioni, rispettivamente, di ufficiale e di agente di polizia giudiziaria riguardo ai reati di pirateria di cui agli articoli 1135 e 1136 del codice della navigazione. Evitando sovrapposizioni, l'altro ufficiale di p.g., ossia il Comandante della nave, invece, continuava a rivestire tale qualifica riguardo ai “reati commessi a bordo in corso di navigazione”<sup>202</sup>. Nella materia e per quanto ancora applicabile assume particolare rilievo un decreto del Comandante generale del Corpo delle Capitaneria di porto relativo alle procedure tecnico-amministrative afferenti la safety e la security in relazione alle misure urgenti antipirateria (si fa riferimento al locale deposito munizioni, alla valutazione dei rischi

---

<sup>202</sup> E. GRECO, *Sistema informativo a schede – 8/2014* in *Istituto Ricerche Internazionali Archivio Disarmo*, pagg. 15 ss.

che riguardano la nave ed il personale ed alle relative contromisure, alle dotazioni di salvataggio, alle coperture assicurative). Per l'intervenuta impossibilità di utilizzare i NMP le disposizioni possono avere attualità con riferimento all'imbarco delle guardie giurate, qualificate *other persons* (diverse da passeggeri ed equipaggio)<sup>203</sup> secondo e per gli effetti della Convenzione SOLAS 1974 e successive modificazioni (regola 2 lett. e ed i del cap.I: *other persons employed or engaged in any capacity on board a ship on the business of that ship*).

A proposito degli NMP è stato posto in evidenza che il relativo personale beneficia (rectius poteva beneficiare –sulla base del d.l. 107 del 2011 conv. con l. n.130 del 2011 - della causa di

---

<sup>203</sup> In linea terminologica più generale e cioè fuori dai casi specifici in cui le normative adottano la tripartizione di cui al testo, si segnala l'opinione di chi afferma che fa parte dell'equipaggio con le conseguenze giuridiche che seguono ogni persona imbarcata a bordo che non sia un passeggero (v. G. CAMARDA, *Problematiche giuridiche del lavoro nel settore dei trasporti. Un quadro di sintesi in Il lavoro nei trasporti. Profili giuridici*, a cura di M. COTTONE, Milano 2014, pag.209 ed ivi cit. Stefania Bevilacqua, *Il lavoro nella navigazione aerea e nell'ambito aeroportuale* op. cit. pag.107

giustificazione di cui all'articolo 4, commi 1-sexsies e 1-septies, del decreto legge 4 novembre 2009, n. 152, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 dicembre 2009, n. 197, secondo cui: «*Non è punibile il militare che, nel corso delle missioni di cui all'articolo 2, in conformità alle direttive, alle regole di ingaggio ovvero agli ordini legittimamente impartiti, fa uso ovvero ordina di fare uso delle armi, della forza o di altro mezzo di coazione fisica, per le necessità delle operazioni militari*»<sup>204</sup>.

La legge 130/2011 prevede poi che gli armatori possano avvalersi di guardie giurate particolari, dopo corsi di formazione specifici e licenze particolari. Tali guardie giurate vengono assimilati ai *contractors* internazionali<sup>205</sup>. I *contractors* vanno distinti dai

---

<sup>204</sup> Sul punto v. E. GRECO, *Il ricorso italiano alle Maritime Security Companies e ai Nuclei Militari di Protezione in funzione antipirateria* in [www.archivio disarmo](http://www.archivio.disarmo-istituto.it) – Istituto di ricerche internazionali, Sistema informativo a schede, 2014/ 8.

<sup>205</sup> Così l'art. 5, comma 4, della l. 2 agosto 2011, n. 130 stabilisce che, ove le attività di tutela del naviglio italiano negli spazi marittimi internazionali, di cui al d.m. 1° settembre 2011, non siano svolte dai Nuclei Militari di Protezione, le medesime navi possono, nei limiti comunque di cui ai commi 5, 5-bis e 5-ter dell'articolo in esame, essere protette da servizi di vigilanza autorizzati ai sensi degli artt. 133 e 134 del

mercenari: la contiguità delle due figure è dovuta soltanto al fatto che spesso le compagnie da cui essi dipendono offrono sia servizi di natura militare che servizi di sicurezza in senso stretto. Una definizione di mercenari è contemplata nell'art. 47 del I Protocollo aggiuntivo alle Convenzioni di Ginevra del 1949 e nell'art. 1 della "Convenzione delle Nazioni unite contro il reclutamento, l'utilizzazione, il finanziamento e l'istruzione dei mercenari"; entrambe le disposizioni presuppongono l'esistenza di un conflitto armato in corso nonché la circostanza che il mercenario sia reclutato per prendervi parte e che partecipi effettivamente alle ostilità a scopo di lucro<sup>206</sup>.

---

testo unico delle leggi di pubblica sicurezza (t.u.l.p.s.), di cui al r. d. 18 giugno 1931, n. 733, ossia mediante l'impiego di guardie giurate, a bordo delle navi mercantili battenti bandiera italiana.

<sup>206</sup> L'art. 47 del I protocollo addizionale del 1977 definisce mercenario ogni persona che: "a) is specially recruited locally or abroad in order to fight in an armed conflict; b) does, in fact, take a direct part in the hostilities; c) is motivated to take part in the hostilities essentially by the desire for private gain and, in fact, is promised, by or on behalf of a Party to the conflict, material compensation substantially in excess of that promised or paid to combatants of similar ranks and functions in the armed forces of

Ai sensi della citata l. n. 130/2011, il personale componente i Nuclei Militari di Protezione operava in conformità alle direttive e alle regole di ingaggio emanate dal Ministero della difesa (art. 5, comma 2), e – come si è già fatto cenno - tale personale era inquadrato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 7 ottobre 2011, n. 56294 (*Disciplina delle procedure tecnico-amministrative afferenti la materia della sicurezza della navigazione, Safety, e la sicurezza marittima, Maritime security*, in relazione alle misure urgenti antipirateria, quale «personale diverso dall’equipaggio» («*other than persons*»),<sup>207</sup>.

A fronte di ciò, la regola 8 del capitolo XI-2 della Convenzione SOLAS, poi, afferma l’ampia sfera di autonomia del comandante della nave, in merito alle decisioni da adottare per la sicurezza della nave e ribadisce come il potere decisorio, per la salvaguardia

---

that Party; d) is neither a national of a Party to that conflict nor a resident of territory controlled by a Party to the conflict; e) is not a member of the armed forces of a Party to the conflict; and f) has not been sent by a State which is not a Party to the conflict on official duty as a member of its armed forces”. L’art. 1 della Convenzione delle Nazioni unite definisce i mercenari in termini sostanzialmente identici.

<sup>207</sup> G. TELLARINI, op. cit. pag. 314

e la sicurezza della nave permanga in capo allo *ship master*, e che qualunque persona, facente o meno parte dello equipaggio o della compagnia, debba astenersi dall'ostacolare in qualsiasi modo le decisioni dello stesso. Ad integrazione della norma suddetta, si pone la regola 34 del capitolo V.1 della Convenzione; in particolare secondo la stessa, il comandante deve aver cura di prendere tutte le necessarie precauzioni tali da garantire la sicurezza della navigazione, identificando preventivamente le rotte particolarmente soggette al verificarsi di tentati alla sicurezza della nave e osservando le indicazioni dell'Organizzazione (Maritime Safety Committee).

Ci si è chiesti come il ruolo del comandante della nave potesse interagire e quindi cooperare con il comandante del Nucleo Militare di Protezione; e inoltre, fermi restando i compiti e le responsabilità di quest'ultimo, ove presente, in ordine all'attività di contrasto militare alla pirateria in fase di attacco, in corso o imminente, occorre chiedersi se la mancata attuazione da parte del comandante della nave delle misure raccomandate per contrastare la pirateria avesse potuto determinare una qualche conseguenza tenuto conto del suo ruolo di garante della sicurezza della spedizione.

Si fa riferimento, per esempio, all'opportuna cura nella rotta da seguire prima di entrare nell'area ad alto rischio, o alle informazioni per avvertire dei pericoli i componenti dell'equipaggio, i quali, a salvaguardia della loro stessa incolumità, dovrebbero essere quantomeno istruiti sulle procedure di sicurezza da porre in essere: si pensi, oltre alla rotta raccomandata, alla velocità da tenere, alle manovre dissuasive da attuare, all'avvicendamento dei turni di guardia ed al controllo dei sistemi di allarme, il cui regolare funzionamento dovrebbe essere verificato con particolare cura dal comandante. Questi, inoltre, ex art. 297 cod. nav. («Doveri del comandante prima della partenza») deve di persona accertarsi che la nave sia idonea al viaggio da intraprendere, bene armata ed equipaggiata, ossia dotata, oltre che del personale umano, di arredi e strumenti che consentano la sicura navigazione.

Laddove il comandante della nave abbia omesso di seguire le suddette indicazioni, dovrà considerarsi la correttezza del suo comportamento, valutando di volta in volta se tra il suo

comportamento omissivo e l'evento dannoso sussista il nesso di causalità determinante la responsabilità anche civile<sup>208</sup>.

L'articolo 4, comma 2 della Convenzione dell'11 ottobre 2011 tra Ministero della difesa ed armatore precisava che: «le scelte inerenti la navigazione e la manovra della nave saranno di competenza del comandante della nave che si orienterà alle pratiche marinaresche e a quelle altresì raccomandate dall'IMO», mentre si prevedeva un'azione di coordinamento del comandante della nave con il comandante del Nucleo nella gestione della «predisposizione della difesa passiva», che non dovrà aggravare il compito del NMP<sup>209</sup>.

Il comandante del Nucleo militare, durante il periodo di imbarco per la protezione della nave, svolgeva le funzioni di Ufficiale di polizia giudiziaria limitatamente alle operazioni compiute nella repressione di un attacco dei pirati, ferme restando, per il resto, le attribuzioni del comandante della nave. Allorquando si verifici un attacco da parte dei pirati, «il comandante della nave, quando

---

<sup>208</sup> U. LA TORRE, *Sicurezza della nave e difesa dalla pirateria*, in *Riv. dir. nav.*, 2011, II, pagg. 632 ss.

<sup>209</sup> U. LA TORRE, *op. cit.*, pag. 644

richiesto dal comandante dei NMP, avrebbe impartito disposizioni affinché l'equipaggio della nave, salvo eventualmente quello necessario per il governo della stessa, si rifugiasse nella cittadella o altra struttura protetta o nei locali altrimenti definiti nei piani di emergenza» (art.4.3). Il comandante del Nucleo militare di protezione, dunque, non aveva la competenza di impartire ordini e direttive all'equipaggio della nave ma doveva per questo rivolgersi al comandante della nave, il quale esplicito lui stesso nei confronti dell'equipaggio le indicazioni fornite dal comandante del NMP. Il comma 4, dell'art.4 della Convenzione, autorizzava il comandante del Nucleo a tenere informato il comandante della nave sullo stato di salute del suo equipaggio, ovvero nel caso di feriti o naufraghi, affinché questo potesse mettere in atto tutte le opportune operazioni di soccorso.

Secondo il comma 6 dello stesso articolo, nel caso di un attacco da parte dei pirati, il comandante della nave non avrebbe potuto arrendersi allo stesso, adducendo come motivazione il livello di minaccia e rischio determinato dall'attacco, qualora il comandante del Nucleo non avesse espresso opinione favorevole al riguardo.

Appare quindi chiaro, che al comandante della nave non veniva attribuita alcuna funzione di carattere militare, essendo queste di competenza esclusiva del comandante del Nucleo<sup>210</sup>.

L'art.5 della Convenzione poi precisava che «il comandante della nave rimaneva responsabile delle scelte inerenti la sicurezza della navigazione e la manovra, incluse quelle elusive; il comandante della nave non era responsabile delle scelte inerenti le operazioni compiute nel respingimento di pirati».

Per quanto riguarda la posizione del NMP, ci si è chiesti se i suoi componenti potessero ritenersi immuni dai poteri che la legge conferisce al comandante della nave o se, al contrario essi ne fossero, in qualche misura, vincolati. Ed il problema sorgeva in relazione al cosiddetto *ius variandi* di cui all'art. 334, comma 2,

---

<sup>210</sup> Come precisato nel testo l'art. 5 della Convenzione dell'11 ottobre 2011 tra Ministero della difesa ed armatore, in relazione al riparto di responsabilità tra comandante della nave e comandante del NMP nei confronti dei terzi estranei alla nave, afferma che: «il comandante della nave rimane responsabile delle scelte inerenti la sicurezza della navigazione e la manovra, incluse quelle elusive; il comandante della nave non è responsabile delle scelte inerenti le operazioni compiute nel respingimento di un attacco dei pirati.

cod. nav., in virtù del quale il comandante, se lo richiede l'interesse della navigazione, ha facoltà di adibire temporaneamente i membri dell'equipaggio ad un servizio diverso da quello per il quale sono stati arruolati, purché non inadeguato al titolo ed al grado, ovvero ad un qualsiasi servizio, sia esso inadeguato oppure no, in caso di «necessità per la sicurezza della navigazione». Una diversa interpretazione, che escluda i membri dei Nuclei Militari di Protezione dalla soggezione di cui all'art. 334 cod. nav., ossia dall'espletamento di compiti per così dire «diversi» per il fatto che essi non erano stati dall'armatore «arruolati», sarebbe stata in contrasto con la qualifica di «equipaggio in senso lato» attribuito al componente del NMP, con l'effetto di compromettere lo stesso superiore valore della salvezza della spedizione che la legge intende salvaguardare<sup>211</sup>.

Il personale dei Nuclei militari era rappresentato da militari armati con armamento individuale e di squadra ed il numero minimo di soggetti in ciascun Nucleo era pari a sei, secondo quanto disposto dall'Addendum della Convenzione dell'11 ottobre 2011.

---

<sup>211</sup> U. LA TORRE, op. cit. pag. 635

Bisogna ricordare che i Nuclei Militari di Protezione erano a bordo della nave per proteggerla dagli assalti dei pirati; dunque, qualora questa evenienza non si fosse verificata, il comportamento loro richiesto sarebbe stato semplicemente quello di mantenere una condotta passiva.

Tuttavia i componenti dei NMP si sarebbero dovuti adoperare per la salvezza della o delle navi, non diversamente da quanto è previsto dalla legge per il comune componente dell'equipaggio, il quale, con riguardo alla nave sulla quale presta servizio «deve collaborare alla salvezza della stessa sino a quando il comandante non abbia dato l'ordine di abbandonare la nave» (art. 190 cod. nav.).

Infatti, l'art. 1094 c. nav., sotto la rubrica «Inosservanza di ordine da parte di componente dell'equipaggio», stabilisce, nei casi più gravi (comma 4) la reclusione da uno a quattro anni ove il diniego riguardi un ordine impartito per la sicurezza della nave, ovvero per persona in pericolo; e poiché la sicurezza rappresenta un valore imprescindibile per chiunque sia a bordo, l'art. 1095 cod. nav. prevede il delitto di «Inosservanza di ordine da parte del passeggero», che si ha quando costui non esegue un ordine che riguardi la sicurezza della nave (o dell'aeromobile). Ne discende

che se il dovere di cooperare alla salvezza della spedizione grava anche sul passeggero, non appariva possibile escludere dal medesimo obbligo il componente del Nucleo Militare di Protezione, che, in quanto tale, era tenuto istituzionalmente ad affrontare il pericolo, in qualunque circostanza.

L'armatore si impegnava nei confronti dei NMP, a fornire per tutta la durata della permanenza a bordo, vitto, alloggio, supporto necessario per l'imbarco e lo sbarco delle attrezzature e servizi di comunicazione per lo scambio di informazioni con la catena di comando e controllo nazionale e l'Autorità giudiziaria competente all'esercizio dell'azione penale per gli atti di pirateria verificatisi in danno alla nave.

L'armatore era poi tenuto a mantenere idonee coperture assicurative (come si vedrà nel capitolo 4) per la responsabilità civile verso terzi e, nello specifico, per i danni che avesse subito il personale del NMP, imputabili a colpa dell'armatore e dei suoi ausiliari, nonché a rinunciare a qualsiasi azione di rivalsa per la responsabilità contrattuale in cui fosse incorso l'armatore a causa di eventuali deviazioni della rotta commerciale, effettuate per consentire l'imbarco ovvero lo sbarco del NMP, oltre che per le

esigenze di custodia e sbarco delle persone eventualmente fermate o arrestate.

Circa un anno dopo dalla promulgazione della L. n. 130/2011, con il Regolamento n. 266 del 28 dicembre 2012<sup>212</sup>, il Ministero dell'Interno ha disciplinato l'impiego di guardie giurate a bordo delle navi mercantili battenti bandiera italiana, che transitano in acque internazionali a rischio pirateria.

Va specificato, innanzitutto, che l'impiego di guardie giurate può essere effettuato solo su navi predisposte appositamente per la difesa da atti di pirateria, dotate, previa autorizzazione ministeriale, di armi e l'imbarco, ai sensi delle normative succitate, era possibile solo nei casi in cui il Ministero avesse reso noto all'armatore che non era previsto l'impiego del NMP<sup>213</sup>. A partire dal 30 giugno 2015, il servizio, com'è stato più volte posto

---

<sup>212</sup>, v. Gazzetta Ufficiale n. 75 del 29 marzo 2013

<sup>213</sup> A. RANIERI, *Team di sicurezza privata a bordo di mercantili italiani: problemi giuridici e operativi*, in *Rivista del diritto della navigazione*, 2013 pagg. 833 ss.;

Russo, *La vigilanza privata nel contrasto alla pirateria. Quali prospettive* in *Archivio nuova proc. pen.*2014, 4, Del Vecchio, *il ricorso all'arbitrato obbligatorio UNCLOS nella vicenda dell'Enrica Lexie*. *Riv. dir. int. priv e proc.*2014,2,259, 332

in evidenza richiamando le recenti modifiche legislative, è nella competenza delle guardie giurate private, che avevano già coperto una parte dei servizi. Le guardie giurate devono essere preferibilmente scelte tra quelle che abbiano prestato servizio nelle Forze armate, anche come volontari, con esclusione dei militari di leva, e che abbiano superato determinati corsi teorico-pratici.

La finalità del decreto è quella di determinare «le modalità per l'acquisto, l'imbarco, lo sbarco, il porto, il trasporto e l'utilizzo delle armi e del relativo munizionamento, nonché i rapporti tra le guardie giurate e il comandante della nave».

Per guardie giurate deve intendersi il personale, autorizzato ai sensi degli articoli 133, 134 e 138 del T.U.L.P.S., che svolge i servizi di protezione a tutela delle navi mercantili, nonché delle merci e dei valori sulle stesse trasportati, sotto la direzione del comandante della nave. Il numero delle guardie su ogni nave deve essere sempre adeguato in rapporto alle esigenze di difesa e rapportato alla tipologia di nave, alle merci ed ai valori trasportati ed al numero ed alla tipologia dei sistemi di autoprotezione attivati a bordo. Le armi da sparo e quelle in dotazione della nave possono essere usate solo per legittima difesa. Il comandante o l'armatore

della nave sono tenuti a comunicare con le autorità estere per riferire i propri spostamenti nonché l'entità delle armi a bordo.

Le guardie giurate possono utilizzare le armi in dotazione della nave, custodite in appositi locali e previo provvedimento ministeriale<sup>214</sup>.

L'utilizzo delle armi può aver luogo solo entro i limiti territoriali delle acque internazionali. Ciò significa che i team privati non possono servirsene nel mare territoriale altrui ed è, altresì, limitato all'esercizio della legittima difesa, ai sensi dell'art.52 c.p; limite che secondo gli stessi operatori della sicurezza privata risulterebbe, tuttavia, eccessivamente generico, accentuando per tale verso la disparità con gli NMP<sup>215</sup>, peraltro ora non più operanti. La valutazione del requisito di proporzione tra offesa e difesa, di cui all'art.52 c.p., imporrà una stretta collaborazione tra guardie private e comandante della nave, durante la fase di avvicinamento all'assalto piratesco, in quanto alle prime compete una difesa c.d. attiva dagli atti di pirateria, mentre al secondo

---

<sup>214</sup> Per il trasporto delle armi sino all'imbarco il regolamento rinvia all' art. 28 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, R.D. 18 giugno 1931, n. 773).

<sup>215</sup> A.RANIERI, *op.cit.* pagg. 833 ss.

spetta l'attuazione delle misure di difesa passiva (velocità da tenere, eventuale impiego di cannoni d'acqua e di manovre elusive per evitare la manovra di avvicinamento dell'imbarcazione pirata)<sup>216</sup>.

Solo qualora l'impiego congiunto delle manovre di difesa passiva e attiva e l'esplosione di colpi di avvertimento non dovessero risultare sufficienti a far desistere gli assalitori, sarà consentito l'uso della forza ai sensi dell'art.52 c.p. nei confronti dello scafo per giungere, *all'extrema ratio*, all'uso della forza con probabili conseguenze letali nel caso di conflitto a fuoco con l'imbarcazione sospettata di pirateria che abbia ultimato la manovra di avvicinamento alla nave e i cui occupanti si apprestino ad abbordare la nave stessa.

Chiaramente, come si è osservato (e il caso *Enrica Lexie* è l'esempio emblematico), la valutazione delle circostanze risulta un compito arduo. Il Comitato—economico e sociale europeo ha

---

<sup>216</sup> A. RANIERI, *op. cit.* pagg. 842 ss.

previsto che gli Stati che si muniscono di guardie private debbono farlo secondo un quadro giuridico rigoroso<sup>217</sup>.

L'art.5 D.M. 266/2012 comma 2 lett. b) stabilisce che i regolamenti di servizio devono indicare il *team leader* del personale imbarcato. Questa figura, già prevista da tutte le Compagnie di sicurezza che offrono servizi di protezione marittima, è, altresì, menzionata nel contratto standard sviluppato ed elaborato dal BIMCO. Il *team leader* si inserisce nella catena di comando attraverso cui saranno assunte e attuate le decisioni che implicano il ricorso alle armi e contribuisce a chiarire, tra i componenti del team, la suddivisione dei compiti a bordo. Egli impartirà le istruzioni operative e sarà il tramite tra il comandante della nave e le altre guardie giurate. Infatti, con riferimento all'art.186 cod. nav. che stabilisce l'autorità del comandante a bordo, vi è da sottolineare che la presenza a bordo del personale armato non determina alcun mutamento nell'assetto gerarchico dell'equipaggio, risultando le guardie private sottoposte *in toto* all'autorità succitata. Secondo il già citato decreto dirigenziale n.

---

<sup>217</sup> *La pirateria marittima: potenziare la risposta dell'UE*, 13 gennaio 2013, in <http://eurolex.europa.eu>

349/2013, adottato dal Comando Generale del corpo delle Capitanerie di Porto, le guardie private assumono lo status giuridico di personale diverso dall'equipaggio e dai passeggeri, il che implica diverse considerazioni: da un lato, le guardie private sarebbero assoggettate a un potere disciplinare da parte del comandante più incisivo rispetto a quello esercitato sui passeggeri o altro personale diverso dall'equipaggio in quanto le guardie sarebbero vincolate alla nave e al comandante in base a un contratto di lavoro <sup>218</sup>. Dall'altro, tale assoggettamento al comandante risulterebbe, invece, attenuato in quanto in normali condizioni di navigazione, solo l'equipaggio è tenuto allo svolgimento di mansioni connesse alla navigazione.

Si può pertanto affermare che l'equiparazione tra guardie private ed equipaggio, per quanto riguarda l'assoggettamento ai poteri disciplinari del comandante, riguarda esclusivamente la fase di svolgimento dei servizi di protezione delle guardie, in quanto la difesa della nave da assalti pirateschi è attività che rientra nel contratto di lavoro, assumendo così il rapporto tra comandante della nave e personale armato i connotati tipici della

---

<sup>218</sup> U. LA TORRE, op. cit. pag. 644

subordinazione gerarchica da cui discende l'obbligo di prestare obbedienza ai superiori e di uniformarsi alle loro istruzioni per il servizio e la disciplina di bordo, come previsto dall'art.187 cod. nav.<sup>219</sup>. Diverse sono però le situazioni di emergenza alle quali s'è fatto già cenno con riferimento ai soppressi NMP. In ogni caso, cioè anche in condizioni di normale navigazione e vita di bordo, occorre porlo ancora in evidenza, le guardie giurate sono sottoposte all'autorità del comandante ed all'osservanza della generale disciplina di bordo ove si pensi che persino i passeggeri sono vincolati in tal senso.

Il legislatore italiano aveva optato per un sistema di sicurezza duplice (NMP o guardie giurate) ritenendo che questa scelta potesse rappresentare la risposta più efficace rispetto al rimedio dell'autodifesa delle navi mercantili dalla pirateria marittima.

Quanto alla scelta delle guardie giurate, essa deve essere supportata dalla individuazione e definizione di standard minimi in ordine a qualunque aspetto (procedure di ingaggio, selezione e formazione delle guardie giurate, concessione delle autorizzazioni, ecc.) relativo all'impiego, nonché dalla adeguata vigilanza da parte

---

<sup>219</sup> A. RANIERI, *op. cit.* pagg. 842 ss.

degli Stati di bandiera di questi servizi con conseguente assunzione delle relative responsabilità, sui comportamenti delle società private e del personale ingaggiato sulle navi mercantili di bandiera.

La disciplina dell'impiego di guardie giurate per la lotta alla pirateria marittima ha formato poi oggetto di due apposite circolari<sup>220</sup> del 19 e 25 ottobre 2013, emanate dal Ministero dell'interno-Dipartimento della P.S, d'intesa con i Ministeri della difesa e delle infrastrutture e dei trasporti, la Confitarma e le associazioni "datoriali" della vigilanza privata. La prima circolare mira alla armonizzazione della normativa introdotta dal D.M. 28 dicembre 2012, n. 266 e al rispettivo coordinamento con il Testo Unico di Pubblica Sicurezza. Con la seconda che recepisce la nota IMO-MSC 92/ INF.14 del 9 aprile 2012 e le linee guida ISO PAS 28007, viene presentato un pacchetto di "indicazioni" più squisitamente tecniche sulle tematiche salienti delle regole di ingaggio (i.e responsabilità, competenze e norme di

---

<sup>220</sup> D.RICCIUTELLI, *Pirateria marittima e l'impiego delle guardie giurate nell'attività di contrasto. Le recenti direttive ministeriali: spunti critici e proposte* in *The Italian Maritime Journal* nn. 3-4, 2013, pag.5 (de jure condendo).

comportamento) utili agli istituti di vigilanza per la predisposizione (obbligatoria) del regolamento di servizio sui servizi antipirateria, da sottoporre alla approvazione dei questori.

Le circolari da ultimo citate – con riferimento all’art. 5, comma 4 del predetto D.L. n. 107, come modificato dalla legge n. 130/2011- precisano che gli “istituti stabiliti in un altro Stato membro dell’Unione europea, che intendano svolgere in forma occasionale” dette prestazioni, “dovranno essere preventivamente autorizzati” ai sensi del citato articolo del TULPS. La prima delle due circolari è composta da tre parti: a) Chiarimenti; b) all.1: Modello di istanza; c) all.2: linee guida sul Regolamento tecnico e Regole per l’utilizzo della forza.

Una *vexata quaestio* affrontata dalle circolari in oggetto è inerente al capitolo dedicato al “rilascio delle autorizzazioni”, per l’utilizzazione delle armi da guerra. Le perplessità sorgono a seguito dell’orientamento giurisprudenziale prevalente sull’applicazione dell’art.28 TULPS (e della corrispondente Legge n. 110/1975), secondo cui nei confronti del privato (nel caso di specie, lo “armatore” o “il suo rappresentante”) “sussiste oggi un generale divieto, che non può essere “eluso per il tramite di alcuna licenza dell’autorità di detenere, di vendere o comunque cedere armi da

guerra”affermando che “un’arma può essere detenuta e portata soltanto da appartenenti alle forze armate o di polizia”<sup>221</sup>. Va da sé che eventuali deroghe alla disciplina ora richiamata devono trovare una base di riferimento in una norma di pari grado gerarchico (legge o atto avente forza di legge); non in un regolamento né tanto meno in semplici circolari.

La soluzione al fenomeno della pirateria - al di là di ogni sforzo di carattere politico istituzionale che miri ad una azione congiunta della Comunità internazionale - non può che consistere nel predisporre una adeguata cornice di sicurezza che veda impegnate non soltanto le Unità navali militari della coalizione internazionale ma anche, attivamente, le stesse navi mercantili, i loro equipaggi, gli armatori. E ciò sia nella predisposizione delle misure di prevenzione e sia implementando misure di protezione in modo da costruire una piattaforma operativa di respingimento degli attacchi di pirateria laddove la nave e il suo equipaggio ne diventino parte attiva ed integrata.

Con delibera IMO del 27 novembre 2015, l’Italia è stata rieletta al Consiglio Esecutivo dell’Organizzazione marittima internazionale

---

<sup>221</sup> CASS. PEN. SEZ. I N. 29496 DEL 27 GIUGNO 2013 in Ced Cass. pen. 2013

come membro della Categoria A, riservata ai 10 Stati che forniscono, in ragione dell'importanza della loro flotta mercantile, maggiore impulso allo sviluppo del trasporto marittimo mondiale, assumendo un ruolo rilevante nel campo dello sviluppo della navigazione marittima, della tutela dell'ambiente marino, della sicurezza e delle attività di contrasto al fenomeno della pirateria<sup>222</sup>. Il fatto, per la particolare esperienza e competenza dei “tecnici del nostro Paese, può contribuire indirettamente a migliorare l’attuale assetto normativo della materia in termini armonizzazione ed aggiornamento.

---

<sup>222</sup> <http://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/52-council-election-.aspx>

## **4. GLI STRUMENTI ASSICURATIVI A TUTELA DELLA NAVE E DELL'EQUIPAGGIO**

### **4.1 Assicurazioni marittime e pirateria**

Le origini delle assicurazioni marittime coincidono con le origini dell'assicurazione in generale. Esse risalgono ad epoca antichissima, vi sono tracce nel codice di Hammurabi. Le prime prove documentali, però, sono databili intorno ai secoli XIII - XIV. L'assicurazione è nata proprio come assicurazione marittima, sviluppandosi poi negli altri rami, in virtù della particolare importanza dell'assunzione di rischi nelle spedizioni marittime nell'epoca medioevale. Tali spedizioni erano assoggettate ai rischi cc.dd. del mare e delle genti, come la pirateria, allora diffusissima nel Mediterraneo e la guerra che già si rinvengono in alcune polizze trecentesche<sup>223</sup>. E' in questo periodo che nascono gli antichi istituti dell'avaria comune e del soccorso in mare, espressione della solidarietà tra i partecipanti in senso economico dei rischi che gravavano su tutti in egual modo. V'erano accordi tra il "padrone" (proprietario) della nave e gli altri partecipanti alla spedizione allo scopo di sopportare, oltre ai rischi

---

<sup>223</sup> S. FERRARINI *Assicurazioni marittime*, 1991, pag. 3

propri, anche i rischi gravanti sugli altri ai fini di un maggior vantaggio economico e di partecipazione ai profitti della spedizione.

Il negozio assicurativo, di natura pressoché consuetudinaria,<sup>224</sup> prende corpo allorché il “padrone” (proprietario) della nave o mercante si assume i rischi della spedizione senza prendervi parte, favorendo l’origine del concetto di premio, che inizialmente, consisteva in una quota maggiorata degli utili della spedizione, per poi assumere la forma odierna di un autonomo pagamento di fronte all’assunzione della copertura<sup>225</sup>.

La natura consuetudinaria è confermata dalle cc.dd. Ordinanze di Barcellona, pubblicate tra il 1436 e il 1484, che costituiscono appunto una raccolta completa di norme consuetudinarie in materia assicurativa marittima, incorporate nel Consolato del Mare. Si prevedeva, tra l’altro, che il valore delle navi e delle merci da assicurare dovesse essere stimato dai Consoli del Mare e

---

<sup>224</sup> A. BOGLIONE “*Pirateria e rischi di guerra nelle assicurazioni marittime...*” in *Assicurazioni n. 1 -2012*, pag. 53 ss.

<sup>225</sup> A. DANI “*Assicurazioni marittime*” in “*Trattato della Responsabilità civile*”, 2009, pagg. 1151 ss

che la stipulazione del contratti di assicurazioni di navi dovesse essere fatta per atto pubblico<sup>226</sup>.

L'autonomia dell'assicurazione marittima, sviluppatasi nel tempo, nasce sotto la spinta dell'unificazione del diritto marittimo. Già la *Magna Charta* nel 1215 riferisce che i mercanti erano dotati di propri organi giudicanti che applicavano la *law merchant*, (lex mercatoria) completamente distinta dalla *common law*, con proprie regole sostanziali e giurisdizionali<sup>227</sup>.

Con la preminenza del mercato inglese, si sviluppa il primo filone assicurativo con l'organizzazione dei Lloyds di Londra, fondata nel 1600 da un umile caffettiere, Edward Lloyd, della city che diffondeva tra i clienti del suo locale un foglio di informazioni marittime, consentendo così al proprio esercizio commerciale di divenire un importante centro di contrattazioni marittime e, soprattutto, assicurative e trasformando l'organizzazione, che ha

---

<sup>226</sup> A. BOGLIONE “*Pirateria e rischi di guerra nelle assicurazioni marittime...*” in *Assicurazioni n. 1 -2012*, pag. 53 ss

<sup>227</sup> A. BOGLIONE “*Pirateria e rischi di guerra nelle assicurazioni marittime...*” in *Assicurazioni n. 1 -2012*, pag. 53 ss

preso il suo nome, nella più grande realtà assicurativa a livello mondiale.

Pirateria e rischi di guerra dai primordi dell'assicurazione marittima sono stati annoverati tra i rischi ordinari della navigazione (cc.dd. *perils of the sea*) e per alcuni secoli sono stati inclusi nelle polizze “*marine*”, come a rappresentare le insidie da sempre incombenti nelle spedizioni marittime e nel contempo la protezione assicurativa degli interessi soggetti ai suddetti rischi.

Nel 1815, con la fine delle guerre napoleoniche, i mari cessarono di essere lo scenario abituale di eventi riconducibili alla pirateria e rischi di guerra e nel 1865 la Convenzione di Parigi, abolendo la corsa, eliminò ogni minaccia ai traffici marittimi cosicché gli assicuratori inglesi depennarono i rischi di guerra dalle polizze inerenti ai rischi ordinari. Dal 1983, a seguito di un riordino dei capitoli assicurativi *marine*, la pirateria è stata compresa nelle clausole ordinarie, al di fuori dei rischi di guerra, così come nel nostro mercato assicurativo che ha adeguato i propri formulari a quelli londinesi.

Pertanto, in tema di assicurazione del rischio di pirateria, il primo fondamentale problema è la classificazione di detto rischio, dato che la normale ed ordinaria assicurabilità passa per la sua

riconduzione ad un rischio di mare (marine risk) piuttosto che al rischio di guerra (war risk). Questione tutt'altro che semplice da definire, data la volubilità nel tempo del rischio pirateria, che a seconda dei periodi e della sua minore o maggiore intensità, è stato alternativamente qualificato come rischio di mare ovvero come rischio di guerra.

Nel nostro ordinamento, la nozione di assicurazione marittima non si riscontra nel codice della navigazione ma viene desunta dall'art.521 sulla perdita delle cose assicurate, norma che trova la propria fonte nelle polizze – tipo esistenti al momento della codificazione e che soddisfa l'intento del legislatore di aver accorpato in un'unica disposizione tutte le specie di assicurazioni marittime, dalla nave, alle merci, al nolo. Così come la nozione di rischi comprende una varietà di concetti che vanno dai rischi in senso tecnico (tempesta, pirateria ecc.) ai sinistri (es. naufragio) o fenomeni ibridi che appartengono sia all'una che all'altra specie (es. incendio). In realtà la norma parla di accidenti della navigazione, intendendo con tale espressione tutti i rischi che provengono o che anche soltanto si verificano sul mare, coniano

un concetto del tutto peculiare c.d. dell' "universalità di rischi" per coprire tutti i rischi anche quelli non prettamente "marittimi"<sup>228</sup>.

Nell'ambito di queste coperture assicurative ordinarie (*hull insurance* e *marine cargo insurance* a tutela di nave e merci) l'assicurazione è prestata a tutela dei danni materiali e diretti subiti dai proprietari delle navi e delle merci provocati dai pirati durante le loro azioni violente<sup>229</sup>.

Il codice della navigazione si occupa dell'assicurazione della nave all'art.515, in cui al primo capoverso si legge che *l'assicurazione della nave copre la nave e le sue pertinenze*. Mentre il secondo capoverso, in deroga all'art.1908 cod. civ. sul valore da attribuire alle cose perite o danneggiate, dispone che nel "*silenzio delle parti, la dichiarazione del valore della nave, contenuta nella polizza equivale a stima*". Tale deroga si spiega in considerazione della mutevolezza del valore delle navi legata ai mutamenti nel mercato dei noli. In realtà, si tratta di una deroga che va a tutelare

---

<sup>228</sup> A. DANI "Assicurazioni marittime" in "Trattato della Responsabilità civile", 2009, pagg. 1151 ss.

<sup>229</sup> R. MORGANTE *Pirateria marittima, coperture assicurative e misure di prevenzione* in *Mercati insicuri*, 2014, pagg. 61-69

chi, avendo finanziato la nave o iscritto ipoteca su di essa a proprio favore e a garanzia del finanziamento concesso, rischierebbe di trovarsi in difetto di stima, ove il valore della nave venisse lasciato in balia del mercato<sup>230</sup>.

L'assicurazione *corpi* è principalmente un'assicurazione contro i danni (perdita o avaria) alla nave. Essa comprende il corpo, ovvero lo scafo, le installazioni e l'apparato motore, con tutte le sue pertinenze e accessori. Tra le spese di armamento ed equipaggiamento rientrano il combustibile, le tasse, i diritti, le vettovaglie e ogni altra provvista di proprietà dell'assicurato<sup>231</sup>.

Le forme di responsabilità coperte sono: la responsabilità per urto di navi, la contribuzione in avaria comune e i compensi di soccorso. Frequente è anche l'assicurazione che copre interessi e sborsi (*disbursements*) che non supera per prassi il 25% della somma assicurata per corpo e macchina. Per interessi e sborsi, si intende la copertura di quei danni economici, ulteriori rispetto al

---

<sup>230</sup> A. DANI *op. cit.* pagg. 1151 ss.

<sup>231</sup> C. TELESCA *Profili assicurativi e novità legislative in tema di pirateria* in *Rivista del diritto della Navigazione*, n. 1, 2012, pagg. 207 ss.

danno fisico consistente nella perdita totale che l'armatore può subire in conseguenza di un sinistro.

L'assicurazione corpi può essere prestata a tempo ma nella prassi viene prestata *intuitu personae*, cessando, dunque, quando cambia il soggetto che ha l'esercizio della nave stessa. Anche la nave in costruzione è assicurata, malgrado la stessa non sia sottoposta ai rischi del mare se non dal varo.

Per la copertura assicurativa relativa alle merci il valore assicurato, secondo l'art.516 cod. nav., è quello "in stato sano, al luogo di destinazione e al tempo della scaricazione". Di regola l'assicurazione merci non è sottoposta a stima ma nulla vieta il patto "valga o non, anche se ormai in disuso"<sup>232</sup>. Le regole sull'assicurazione delle merci valgono anche per il nolo, se questo è anticipato o dovuto a ogni evento. Se invece, il nolo, quale

---

<sup>232</sup> Condizione utilizzata in passato per garantire l'assicurato contro le notevoli oscillazioni di prezzo cui erano soggette alcune merci, quali ad esempio il cotone, tra il momento della spedizione e l'arrivo a destino. Accettando la dichiarazione di valore "valga o non" fornita dall'assicurato, l'assicuratore rinunciava espressamente alla verifica del valore assicurabile, quale previsto dal contratto e dalla legge

corrispettivo del contratto di utilizzazione della nave, è rimesso al rischio, si applicheranno le regole dell'assicurazione corpi.

La realtà attuale delle polizze tipo dell'assicurazione marittima delle merci consente di riuscire a tracciare una netta linea di demarcazione tra rischio di guerra e rischio pirateria. In tale contesto, infatti, l'atto di pirateria sarebbe considerato normalmente assicurabile come *marine risk* nelle I.C.C.(A) o *all risk*, diffusamente adottate specialmente sul mercato londinese, tranne che non si aggiungano in polizza clausole opzionali capaci di incidere sull'effettività della copertura assicurativa come descritto in seguito. Si segnalano però, nel contesto dell'aggravarsi dei rischi negli ultimi anni, recenti e frequenti esclusioni della copertura della pirateria da questo tipo di copertura dalla polizza *from the hull* per passare alla polizza *war risk*<sup>233</sup>.

In ambito internazionale, la più ampia copertura assicurativa in materia di assicurazione marittima delle merci è fornita dalle *Institute Cargo Clauses (I.C.C.)* che si differenziano in clausola A,

---

<sup>233</sup> F.. MOLITERNI , *Assicurazione marittima ed assicurazione del rischio pirateria* in Uricchio (a cura di) *Nuove piraterie ed ordinamenti giuridici interni ed internazionali*, 2010 , pag. 153

clausola B e clausola C a seconda del livello di copertura, dove la clausola A rappresenta la copertura assicurativa più ampia. Nel mercato inglese le *Institute Cargo Clauses* hanno sostituito le precedenti polizze tipo dette S.G. ritenute arcaiche e di ardua comprensione già nella sigla che le contraddistingueva. Vale la pena a questo proposito ricordare come nel campo delle assicurazioni marittime in passato vigeva, oltre alla polizza appena richiamata, anche il sistema basato sul MIA (*Marine Insurance Act*) del 1906, a cui faceva riferimento non solo l'Italia ma tutto il mondo. Riconosciuta dunque l'opportunità di rinnovare un sistema obsoleto, con l'abbandono delle polizze S.G. nel 1982, il mercato inglese ha dunque adottato nuovi formulari contrattuali, il cui successo si è esteso per imitazione o diretta applicazione a tutto il mercato assicurativo mondiale.

Le nuove polizze inglesi, dette MARFORMS, consistono in semplici frontespizi contrattuali, destinati ad essere integrati per quanto riguarda l'ambito di copertura dalle condizioni dei clausolari corpi.

Con specifico riferimento al contenuto delle I.C.C., l'assicurazione copre tutti i rischi di perdita o danni alla merce assicurata, con la previsione esplicita di alcune esclusioni. Infatti, in nessun caso

sono ricompresi nella garanzia prestata in base a questa assicurazione, le perdite, i danni o le spese imputabili a dolo o colpa cosciente e con previsione dell'evento assicurato; sono altresì escluse da detta copertura assicurativa le perdite, i danni o le spese causati da insufficienza o inadeguatezza dell'imballaggio o di preparazione della merce assicurata qualora tale imballaggio o preparazione siano stati effettuati dall'assicurato o dai suoi dipendenti.

Dunque, per un versante, la pirateria è assimilata ai rischi di mare, essendo "trattata" come tale nel corpo principale delle clausole tipo dell'assicurazione delle merci c.d. *all risks* (cfr. art. 6 delle Institute Cargo Clauses A., d'ora innanzi I.C.C.(A) e quindi inclusa fra i "*general perils of the sea*". Da ciò si ricava che la regola principale del mercato dei Lloyd's e quindi del mercato londinese è attualmente la riferita clause 6 delle I.C.C. (A) denominata "*War Exclusion Clause*", sul cui contenuto è pertanto utile soffermarsi. Essa, nel definire in modo dettagliato i sinistri esclusi dalla copertura assicurativa perché riconducibili ad atti di guerra in senso lato ("*or any ostility act by or against a belligerant power...*"), qualifica come tali i casi *di capture seizure arrest or deteinment*", tranne quelli di pirateria (*piracy except*) (clause 6.2

delle I.C.C. A). Gli atti di pirateria, non risultando esclusi dalla copertura assicurativa, sono di conseguenza ricompresi fra i rischi ordinariamente assicurati dalle Institute Cargo Clauses (A).

Ove l'assicuratore inserisca espressamente le parole *piracy except*, si riconoscerebbe che, in linea generale, la pirateria *is to be treated as a marine peril, not a war peril*.

È invero da riconoscere come in particolare i Lloyd's, piuttosto che qualificare la fattispecie rischio pirateria come rischio di guerra (*war risk*) o come rischio di mare (*marine risk*), prima, e dedurre la disciplina, poi, preferiscono più concretamente individuarne direttamente la disciplina da applicare.

E' fatto notorio che il mercato assicurativo marittimo italiano dipende largamente dalle coperture riassicurative che le compagnie italiane si procurano sul mercato inglese. In Italia, l'esempio inglese delle I.C.C. è stato subito seguito, nell'assicurazione merci, con l'abbandono della Polizza merci del 1933 e con la sua sostituzione con la Polizza italiana di assicurazione merci trasportate del 1983 (poi modificata nel 1998) destinata ad essere integrata dai clausolari (eventualmente anche da quelli inglesi qui esaminati) tra i quali i principali sono la clausola merci I (pieno rischio) e la clausola merci II (rischi di

base). Per contro, nella assicurazione corpi il mercato italiano ha continuato a lungo ad utilizzare le vecchie polizze, pur se il più delle volte manipolate per adattarle alle condizioni inglesi, fino al faticoso percorso di adattamento che ha condotto all'adozione nel 1988 da parte dell'ANIA a una polizza - tipo chiamata Polizza Camogli, nella quale è esplicitato che l'assicurazione è prestata alle condizioni delle clausole *dell'Institute of London Underwriters*, lasciando, dunque, ben poco spazio alla copertura di un'universalità di rischi codificata nell'art.521 cod. nav, quasi scomparsa dal mercato e presente, invece, nel trasporto containerizzato o multimodale nel quale la tratta marittima è solo una delle componenti di questo trasporto combinato<sup>234</sup>. In ogni caso, l'avvento in Italia di queste nuove polizze ha rafforzato l'alternativa fra coperture contro tutti i rischi (*all risks*, pieno rischio) e coperture contro rischi nominati.

Altre modalità assicurative, tra le quali le *P&I (Protection and Indemnity)*, si sono fatte largo nel mercato assicurativo

---

<sup>234</sup> A. DANI *op. cit.* pagg. 1151 ss.

londinese<sup>235</sup>. Progenitori dei moderni P&I sono costantemente ritenuti essere gli Hull Clubs costituiti nel corso del diciottesimo secolo nel Regno Unito specie nei suoi porti settentrionali. In particolare, fu l'aumento delle responsabilità imputabili a vario titolo agli armatori che determinò nel corso del diciannovesimo secolo, una nuova spinta associazionistica e la nascita dei *Protection Clubs*, i quali oltre alla copertura per le nuove responsabilità armatoriali, offrivano al contempo la copertura di numerosi extra risks. La nascita del ramo *indemnity* è legata alla necessità degli armatori, nella loro veste di vettori, di tutelarsi per le eventuali responsabilità nei confronti degli interessati al carico che la giurisprudenza prima e il diritto uniforme poi, imputarono loro: furono dunque costituiti appositi *Indemnity Clubs*, ovvero si estesero le funzioni dei Clubs già esistenti, creando una nuova classe distinta di mutua assicuratrice.

La ragione principale che ha visto la nascita e il diffondersi dei P&I Clubs è legata principalmente alla limitazione della copertura

---

<sup>235</sup> In argomento v. *amplius* G. MARCHIAFAVA *La natura giuridica dei protecting & indemnity clubs inglesi*, 2013

assicurativa della responsabilità dell'armatore per danni da urto di navi. Ciò in quanto di regola tale copertura (il cui massimale coincide con il massimale Corpo e macchine), lascia scoperto un quarto della somma dovuta. Può dirsi quindi che l'assicurazione P&I sia nata proprio per coprire in forma mutualistica il così detto quarto scoperto e che sia offerta da associazioni di armatori, i *P&I Clubs*, appunto, in forma mutualistica che coprono gli associati nell'esercizio della nave (*Protection*) e nel suo impiego commerciale (*Indemnity*)<sup>236</sup>. Nella prima vi rientrano tutti i danni e le spese dipendenti da morte, infortuni, malattie dei passeggeri e dei componenti dell'equipaggio nonché i danni da urto non coperti da polizza Corpo e Macchine e le spese di recupero e demolizione dei relitti; nelle seconde la responsabilità del vettore per perdite o avarie alle cose trasportate, i crediti per la contribuzione alle avarie comuni. Pertanto, i P&I possono coprire i rischi che non risultino coperti dalle assicurazioni ordinarie e sono a responsabilità illimitata, proteggono gli associati dai rischi fornendo un'organizzazione a livello mondiale e garanzie al fine di prevenire il sequestro e/o fermo della nave.

---

<sup>236</sup> C. TELESCA, *op. cit.* pagg.207 ss.

Tali organizzazioni assicurative di tipo mutualistico offrono copertura assicurativa anche per il rischio di morte o lesione personali dei marittimi e i costi del loro eventuale rimpatrio, purché ciò dipenda da colpa dell'armatore, il quale è preliminarmente tenuto ad indennizzare il marittimo o la sua famiglia, potendosi rivolgere solo in un secondo momento al Club, nel rispetto della regola *pay to be paid*.

Ritornando alla tematica generale, va posto in evidenza che gli indennizzi forniti alle compagnie marittime, agli armatori e ai proprietari delle merci comprendono qualsiasi danno o perdita derivante anche da atti di pirateria. Gli assicuratori infatti sono tenuti ad indennizzare le compagnie marittime, gli armatori e i proprietari delle merci per qualsiasi danno o perdita derivante anche da atti pirateschi. Tutto ciò si traduce sotto un profilo strettamente economico in normale aumento dei costi dell'acquisto di carburante a seguito della variazione della rotta originariamente programmata e in un cospicuo incremento dei premi assicurativi derivanti dal rischio del trasporto in aree geografiche prive di efficaci misure di controllo e di prevenzione.

A fronte del notevole intensificarsi degli attacchi da parte dei pirati negli ultimi anni, si è determinata una considerevole crescita dei

premi assicurativi con inevitabili riflessi sulle società armatoriali. Tale impennata ha riguardato tutte le polizze stipulate per navi la cui rotta prevede il transito nelle zone a rischio, cioè quelle aree in cui, secondo le compagnie assicuratrici, c'è un'alta probabilità che si verifichino attacchi pirata. Era inevitabile che il numero esponenziale degli attacchi da parte dei pirati si ripercuotesse sugli assicuratori: ciò anche in ragione del fatto che il rischio di pirateria, tradizionalmente, era coperto nella maggioranza delle polizze nell'ambito dei rischi ordinari per poi essere escluso (in molti casi) ed essere ricompreso nell'ambito di quelle contro i rischi di guerra, con conseguente assoggettamento a premi aggiuntivi per la navigazione in zona ad elevato rischio.

In Italia, l'INAIL (subentrato nel settore marittimo all'IPSEMA), in ragione del susseguirsi di innumerevoli attacchi da parte dei pirati non solo nei confronti di navi mercantili ma anche di navi passeggeri, ha esteso la copertura assicurativa dei rischi derivanti da guerre anche a episodi di pirateria che coinvolgono gli equipaggi italiani sulle rotte internazionali, escludendo anche il rischio pirateria dalle polizze ordinarie<sup>237</sup>. In caso di atti che rechino lesioni all'integrità psico –

---

<sup>237</sup> C. TELESCA *op. cit.* pagg. 207 ss.

fisica dei lavoratori a bordo delle navi, esse saranno trattate alla stregua di eventi dannosi che possono ordinariamente colpire l'attività lavorativa a bordo delle stesse<sup>238</sup>. Tale inquadramento consente agli assicurati di garantirsi anche in situazioni che si possono definire *borderline* rispetto al rischio pirateria (si pensi alla figura affine del terrorismo già esaminata).

Nel campo assicurativo si individua una nozione di pirateria non coincidente con quella contenuta nell'art.101 UNCLOS né con quella posta dal nostro art.1135 cod. nav. A tale nozione ha contribuito in modo non trascurabile l'elaborazione giurisprudenziale anche di derivazione straniera.

In particolare, il diritto inglese accoglie una definizione di pirateria in termini assicurativi come atto marittimo, di depredazione, comprensivo anche dell'ipotesi di ammutinamento, compiuto per fini privati con l'uso della forza o la minaccia dell'uso della forza e comprendente non solo atti di pirateria *iuris gentium* ma anche attacchi di pirati in acque territoriali, nei porti e persino in acque fluviali<sup>239</sup>.

---

<sup>238</sup> C. TELESCA *op. cit.* pagg. 207 ss.

<sup>239</sup> G TELLARINI, *L'assicurazione del rischio security*

Nell'ambito del settore assicurativo sono adottate clausole di tipo opzionale, la *Cargo Piracy Notice of Cancellation*, che attribuisce all'assicuratore la facoltà di recedere dall'assicurazione del rischio pirateria; recesso che diviene efficace dopo sette giorni dalla sua comunicazione all'assicurato<sup>240</sup>. In questo sistema tipico della *cancellation clause* la questione fondamentale non è tanto l'assicurabilità in assoluto, quanto piuttosto il problema circa la quantificazione del premio. Statuisce infatti la medesima *cancellation clause* la possibilità da parte degli assicuratori di rinunciare al recesso in caso di un accordo su di un nuovo premio or *new conditions and/or warranties*.

Molte polizze hanno anche aggiunto una condizione nella quale si prevede che la nave, ai fini della sua assicurabilità, sia in possesso di un certificato di sicurezza (*Ship Security Certificate*) conforme alle prescrizioni dell' *ISP Code*. Questa condizione aggiuntiva denominata *Cargo ISPS Endorsement* prevede che la copertura dell'assicurato sia esclusa se la nave non sia in possesso della

---

<sup>240</sup> F. MOLITERNI, *Assicurazione marittima ed assicurabilità del rischio pirateria*, in *Banca borsa e titoli di credito*, 2011, fasc. 4, pt 1, p. 462

certificazione di sicurezza per la prevenzione degli atti di terrorismo e della pirateria conformemente alle prescrizioni suddette.

In conclusione, la fattispecie della pirateria prevede che le polizze assicurative adottino una specifica definizione di alto rischio e siano definite in modo preciso e chiaro: in particolare, sotto il profilo delle dimensioni spazio-temporali è opportuno che la copertura assicurativa del rischio sia delimitata non a tempo ma a viaggio così da assicurare immediatamente il rischio pirateria in funzione della zona oggetto del viaggio medesimo. In questo contesto è fondamentale evidenziare, da un lato se la zona interessata è ad alto rischio pirateria, dall'altro lato, se e quali regole conseguono a tale qualificazione (*notice of cancellation*).

#### **4.2. Coperture e rischi assicurativi. Le clausole di esonero della responsabilità del vettore e l'ingaggio di personale armato a bordo.**

Nel caso di attacchi di pirateria, i soggetti maggiormente coinvolti nei rischi che ne conseguono sono gli assicuratori, in particolari quelli dei corpi e macchina.

La copertura assicurativa denominata Corpo e Macchina nasce storicamente per coprire una universalità di rischi, in quanto, come si è visto nel precedente paragrafo, l'articolo 521 cod. nav. richiama tutti gli accidenti della navigazione. La norma, infatti, con la rubrica intitolata "rischi della navigazione" pone a carico dell'assicuratore i danni e le perdite che colpiscono le cose assicurate a causa di tempesta, naufragio, investimento, urto, getto, esplosione, incendio, pirateria e saccheggio. La norma si chiude con una definizione generale riferita alla copertura in genere per tutti gli *accidenti della navigazione*, intendendosi per tali tutti quegli accadimenti che possono avvenire sul mare e colpire i beni assicurati in occasione del trasporto. Si è affermato, in dottrina, che in caso di assicurazioni marittime, in cui – come detto – sono coperti tutti i rischi e non solo i rischi di una o più specie determinate, l'assicurato avrebbe l'onere di dimostrare che "il danno si è verificato nell'ambito temporale e spaziale coperto dall'assicurazione" (ossia durante il viaggio marittimo) "ed è stato causato da un qualche evento coperto dalla

generale espressione; e non è tenuto ad andare oltre e provare l'esatta natura dell'evento, che ha prodotto il danno"; inoltre, "non sarebbe necessario che l'assicurato provi la dipendenza del danno da un rischio coperto (come invece accade quando l'assicurazione è presa contro rischi determinati), ma è sufficiente che provi la non dipendenza del danno da un rischio escluso", prova peraltro da considerarsi fornita allorché "il sinistro presenta caratteri esterni e generali, sufficienti ad indicarne la causa in un accidente della navigazione" (cfr. art. 521 cod. nav.)<sup>241</sup>

Sono invece da considerarsi esclusi dalla copertura assicurativa prevista dall'articolo in esame (anche se possono essere coperti da apposite polizze assicurative) gli eventi che costituiscono la conseguenza naturale ed inevitabile di una spedizione per mare che non possono essere definiti "accidenti" della navigazione. Come più volte osservato, a seguito dell'intensificarsi del fenomeno pirateria negli ultimi anni, nel settore dell'assicurazione si è assistito a una rivalutazione e riformulazione del concetto di pirateria.

---

<sup>241</sup> G. STELLA *L'onere della prova nell'assicurazione contro rischi determinati e nell'assicurazione all risks* in *Resp. civ. e prev.*, fasc.3, 1999, pag.601 ed ivi richiamato S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, cit., I, pagg. 131-132

In particolare, in termini assicurativi e secondo la giurisprudenza inglese è oggetto di copertura assicurativa non solo la pirateria classica in alto mare, come disciplinata dall'UNCLOS, bensì quella che si sia verificata nel mare territoriale o comunque in acque interne, alla presenza di due fattori: la conoscenza da parte dell'assicuratore del tragitto da compiere e la volontà dell'assicurato di garantire anche il rischio derivante da atti di pirateria<sup>242</sup>.

Come s'è già precisato, l'assicurazione della nave viene distinta in assicurazione corpo o corpo e macchine. Essa infatti copre il corpo (cioè lo scafo, le installazioni e l'apparato motore) con tutte le sue pertinenze ed accessori. A seconda del diverso materiale costruttivo dello scafo (metallo o legno) sono individuabili diverse condizioni generali di polizza. La copertura assicurativa riguarda la nave in esercizio e vi rientrano, dunque, le spese di armamento ed equipaggiamento (cd. colonna) il combustibile, le tasse, i diritti, le vettovaglie ed ogni altra provvista (se di proprietà dell'assicurato) e per prassi assicurativa anche la nave in costruzione.

---

<sup>242</sup> M. BRIGNARDELLO *Nozione di pirateria marittima e sue implicazioni*, in *Dir. Mar.*, 2010, pagg. 242 ss.

Nell'assicurazione delle merci, sono suscettibili di copertura assicurativa le cose trasportate comunque sistemate a bordo anche in *containers*. Per tale assicurazione vengono utilizzate le polizze dell'assicurazione merci che vengono integrate e differenziate a seconda della relazione dell'assicurato con il bene (proprietario, locatore, conduttore). Molto diffusa nella prassi assicurativa delle merci è la cd. assicurazione delle merci in abbonamento o flottante. Con tale contratto di assicurazione si definisce preventivamente il periodo di tempo ed i rischi assicurati senza determinare né le merci assicurate né la nave destinata al loro trasporto. In tale ipotesi l'oggetto contrattuale è incerto al momento della stipulazione, esso viene a determinarsi in diversi momenti a seconda delle due diverse figure contrattuali individuabili, rappresentate dal cd. abbonamento obbligatorio e dal cd. abbonamento facoltativo. Nella prima ipotesi le parti stabiliscono che la copertura assicurativa sorga automaticamente con il semplice verificarsi della concreta esposizione al rischio, nella seconda le parti subordinano la copertura assicurativa ad un'ulteriore manifestazione di volontà da parte dell'assicurato<sup>243</sup>.

La copertura assicurativa merci riguarda anche la responsabilità del vettore nel trasporto di cose (nello specifico contratto di trasporto

---

<sup>243</sup> ANNA L.M. SIA, *Commento sub artt.514-547 cod.nav.* in [www.giureta.it](http://www.giureta.it)

marittimo di cose), che trova la sua fonte nazionale nell'art.422 cod. nav. in virtù del quale “il vettore è responsabile della perdita o delle avarie delle cose consegnategli per il trasporto, dal momento in cui le riceve al momento in cui le riconsegna, nonché dei danni per il ritardo, a meno che provi che la causa della perdita, delle avarie o del ritardo non è stata, nè in tutto nè in parte, determinata da colpa sua o da colpa commerciale dei suoi dipendenti e preposti” (segue al secondo comma l'elencazione dei pericoli eccettuati tra cui la pirateria).

La regolamentazione normativa nazionale è stata in larghissima parte realizzata attraverso il recepimento delle Convenzioni Internazionali (Convenzione di Bruxelles sulla polizza di carico del 24 agosto del 1924 (comunemente nota come regole dell'Aja) successivamente integrata con i protocolli modificativi del 23 febbraio 1968 e del 21 dicembre 1979 (testo comunemente noto come regole dell'Aja Visby). La Convenzione di Amburgo del 31 marzo 1978 e quella di Rotterdam del 2009 anch'esse regolatrici della materia non hanno rilievo diretto nell'ordinamento giuridico italiano; per la prima perché non è stato depositato dall'Italia lo strumento di ratifica e per la seconda perchè non è in vigore neppure internazionalmente.

Premesso che, come suaccennato, il vettore marittimo può vincere la presunzione di responsabilità a suo carico dimostrando che il danno è

dipeso da fatto a lui non imputabile, interrompendo il nesso causale tra evento e fatto dannoso, in questo specifico lavoro, la disamina della responsabilità sarà attinente alla sua rilevanza nel fenomeno pirateria.

La questione va esaminata attraverso sotto il profilo della normativa nazionale e poi sotto il profilo del diritto uniforme.

Il già citato art. 422 cod. nav. prevede l' esclusione della colpa del vettore o la non riferibilità del danno al medesimo con conseguente esonero dall'obbligo risarcitorio nei confronti dell'avente diritto al carico, in presenza di atti di pirateria, inserendo espressamente tali casi nell'elenco dei pericoli eccettuati<sup>244</sup>.

La ragione di queste eccezioni alla responsabilità del vettore si giustifica col fatto che la maggior parte di questi pericoli costituiscono sostanzialmente casi fortuiti o di forza maggiore: ne consegue che la semplice dimostrazione da parte del vettore della derivazione del danno da uno di essi fa presumere, fino a prova contraria, l'assenza di una

---

<sup>244</sup>S. ZUNARELLI, *Trasporto marittimo di cose (responsabilità del vettore nel)*, in M.DEIANA (a cura di), *Dizionari di diritto privato –Diritto della navigazione*, 2010, pp. 512-522

causa a lui imputabile<sup>245</sup> (la prova contraria a carico di chi avanza la pretesa risarcitoria riguarda l'esistenza di una "colpa del vettore riguarda o di una colpa commerciale dei suoi dipendenti o preposti) .

Il vettore è comunque gravato dall'onere di individuare il fattore causativo del danno che se coincide con uno dei pericoli eccettuati tassativamente indicati, fa conseguire – come s'è già precisato- la prova liberatoria. Si deve altresì precisare che il vettore ha comunque la possibilità di dimostrare che la causa del danno è dipesa, anche al di fuori dai suddetti pericoli eccettuati nominati, da un evento a lui non imputabile (c.d. pericoli eccettuati innominati o atipici), ma in tali casi il vettore può liberarsi dalla responsabilità solo fornendo la prova diretta della non imputabilità, ossia della non dipendenza dell'evento dalla colpa sua personale o dalla colpa commerciale dei suoi preposti (v. primo comma dell'art. 422 cod.nav.)<sup>246</sup>.

Sulla base di quanto sopra enunciato e riferito alla normativa del nostro diritto interno per quanto attiene la responsabilità del vettore marittimo,

---

<sup>245</sup> S. PRETE , *La pirateria quale evento esonerativo della responsabilità del vettore marittimo* in *Nuove piraterie e ordinamenti giuridici interni e internazionali*, 2011, pagg. 181 ss

<sup>246</sup> S.M. CARBONE *Il diritto marittimo*, 2006, pagg. 302 ss.

si può dunque porre ancora in evidenza che la presenza di atti di pirateria comporta generalmente un esonero dall'obbligo risarcitorio nei confronti dell'avente diritto al carico.

Analogo principio si riscontra anche nell'art. IV, par. 2 , lett. f, delle regole dell'Aja-Visby sulla polizza di carico che, pur non facendo espresso riferimento alla pirateria, indica però tra i pericoli eccettuati il "fatto di nemici pubblici" (*fait d'ennemis publics*). In tale espressione si possono ricomprendere tutti quegli eventi fortuiti non riconducibili alla volontà del vettore né dell'equipaggio che costituiscono circostanze di esonero dalla responsabilità incombente in caso di perdita del carico. Senza difficoltà, possono essere ricompresi anche gli atti di pirateria, se si considera –come nota la dottrina- che i pirati sono stati da sempre ritenuti "*hostes humani generis*", ossia nemici del genere umano<sup>247</sup>.

Occorre chiedersi se la nozione di pirateria quale "pericolo eccettuato" non presupponga – ai fini dell'argomento civilistico di cui qui ci si occupa e dell'allocatione delle varie responsabilità civili - la presenza nei pirati *dell'animus furandi* . Di tale presupposto non v'è traccia né nel

---

<sup>247</sup>M. BRIGNARDELLO, *op.cit.*, PAG. 243.; L. TULLIO, *Responsabilità del vettore nel trasporto marittimo di cose*, in A. Antonini (Coordinato da ), *Trattato breve di diritto marittimo*, Vol. II, 2008, p.179.

codice della navigazione né tantomeno nelle regole dell'Aja-Visby che anzi non contengono alcuna nozione di pirateria in qualunque modo formulata.

Né ha alcun rilievo la descrizione delle condotte ex art.1135 cod. nav. perché formulate esclusivamente a fini penalistici. Descrizione sulla quale ci s'è a lungo soffermati in parti precedenti di questo lavoro con una prospettazione interpretativa dell'art. 1135 cod. nav. in chiave logico sistematica ed estensiva anche per una necessaria armonizzazione con l'art.101 UNCLOS ove quali fini della pirateria sono indicati, appunto estensivamente, tutti i *private ends*.

Pertanto, per stabilire quando le azioni dei pirati possano rappresentare un evento esonerativo della responsabilità del vettore marittimo, in assenza di una precisazione normativa, pare opportuno basarsi su una ampia definizione di pirateria volta a comprendere tutti gli atti di violenza, compiuti in qualsiasi zona di mare, da pirati o da altri criminali per fini privati<sup>248</sup>. Si potrebbe invece dissentire da un'ulteriore estensione del concetto di pirateria, sia pure per gli scopi di cui qui ci si occupa, attraverso l'inclusione anche di attività con fini politici per cui questi

---

<sup>248</sup> M. BRIGNARDELLO “*I problemi connessi alla incidenza della pirateria nei contratti di trasporto marittimo e di noleggio* in *Rivista del diritto navigazione* 2012 pp. 21 ss

ultimi non rientrano nei *private ends*. Un esonero di responsabilità in proposito potrebbe configurarsi attraverso l'inquadramento nell'ambito dei cc.dd. pericoli eccettuati innominati o atipici in presenza della forza maggiore. Sotto il profilo penale queste ultime ipotesi possono trovare riscontro nella Convenzione SUA 1988 e nella legge N.422 DEL 1989.

La distinzione di tali fini è l'aspetto saliente e innovativo delle regole di Rotterdam del 2009 che, nell'elenco dei pericoli eccettuati contenuto nell'art. 17, par.3, alla lettera C, pongono la pirateria accanto ad altri simili atti di violenza quali guerra, ostilità, conflitto armato, terrorismo, sommosse e tumulti; ciò che implica, come già si è detto, una rivisitazione in altri testi normativi di data ormai non recente della nozione di pirateria e figure affini evitando le attuali difficoltà interpretative e di armonizzazione.

Ora, la collocazione nei pericoli eccettuati come sopra esposta non esime, tuttavia, il vettore, il quale con la nave percorre una rotta notoriamente a rischio di pirateria di adottare le più elementari misure di prevenzione, secondo un criterio di normale diligenza al fine di andare esente da responsabilità per danni al carico a seguito di un assalto dei pirati.

Anzitutto, il vettore deve assicurarsi (cfr. art.421 cod. nav e art. III Regole Aja-Visby) che la nave sia posta in stato di navigabilità da

intendersi sia in senso tecnico (*seaworthiness*) sia in senso commerciale (*cargo worthiness*), ovvero le stive e tutte le parti della nave destinate alla caricazione siano in buono stato per il ricevimento, la conservazione e il trasporto delle merci. In merito alla navigabilità della nave in senso tecnico vengono in considerazione diversi fattori (caratteristiche intrinseche della nave, tipo di viaggio, natura del carico, periodo dell'anno di effettuazione del viaggio); i requisiti tecnici sono stabiliti con leggi e con regolamenti (art. 164 cod. nav)<sup>249</sup>.

L'obbligo del vettore di prestare la nave in stato di navigabilità comprende il compimento di tutti quegli atti che sono necessari per la corretta esecuzione del viaggio e quindi implica che il concetto di navigabilità debba riguardare non solo l'attitudine di una nave a fronteggiare, in relazione allo specifico viaggio che sta per intraprendere, i rischi della navigazione derivanti da eventi meteorologici (*safety*), ma anche quelli derivanti da attacchi dei pirati (*security*) allorquando essa sia diretta in rotte dove notoria è la presenza di tali criminali. In sostanza, la documentata presenza di pirati sulla rotta che la nave dovrà percorrere dovrebbe indurre il vettore a predisporre cautele specifiche (armi, addestramento dell'equipaggio), in grado di scongiurare o ridurre il

---

<sup>249</sup> S. PRETE *op. cit.* pagg. 181 ss.

rischio di incursione di pirati. Pertanto anche la prova del verificarsi del pericolo eccettuato (pirateria) non vale ad esonerare il vettore dalla responsabilità se non è accompagnata dalla dimostrazione della predisposizione di adeguate precauzioni alla partenza (la norma ha rilievo anche sul piano assicurativo come si precisa anche in giurisprudenza; in una massima<sup>250</sup> si legge *nel contratto di assicurazione della nave incombe all'assicurato l'obbligo (corrispondente a quello cui è tenuto il vettore nel contratto di trasporto marittimo) di approntare la nave in stato di navigabilità, sia alla partenza che in ciascuno degli scali intermedi del viaggio, ponendosi la eventuale innavigabilità come criterio di delimitazione del rischio assunto dall'assicuratore.*<sup>251</sup>

Ancora in relazione all'osservanza degli obblighi del vettore con la dovuta diligenza, in dottrina<sup>252</sup> si continua a sottolineare che gli *excpeted*

---

<sup>250</sup> Cass. 10 maggio 1995 n.5193; Sull'onere del vettore di dimostrare che ha esercitato la normale diligenza dall'inizio del viaggio v. anche *Cass. 22 febbraio 1992 n. 218*

<sup>251</sup> D. CATERINO, *Note minime in tema di responsabilità civilistica del vettore marittimo nell'abbandono del carico per fatti di pirateria* in *Nuove piraterie e ordinamenti giuridici interni e internazionali*, 2011, pagg. 141ss.

<sup>252</sup> S. PRETE *op. cit.* pagg. 181 ss.

*perils* non costituiscono dei veri e propri fatti impeditivi della responsabilità; si tratta piuttosto di fatti che determinano una presunzione di irresponsabilità, la quale può portare all'esonero definitivo dalla responsabilità stessa ove non venga vinta con una prova *ex adverso* sulla effettiva sussistenza della responsabilità<sup>253</sup>.

Una particolare forma di responsabilità attiene all'evento dannoso dell'abbandono del carico. L'abbandono può riguardare tanto forme di responsabilità contrattuale quanto forme di responsabilità extracontrattuale.

La prima forma s'inquadra nell'istituto delle avarie comuni. In questo senso l'evento dell'abbandono del carico trasportato dalla nave era già regolato dai legislatori dell'antichità. La *Lex Rhodia* legittimava lo *iactus*, ossia l'atto di gettare in mare tutto o parte del carico trasportato allorchè costituisse comportamento necessario per evitare un naufragio o un grave pericolo per l'equipaggio o per i passeggeri. Si stabiliva che, in ogni caso, l'onere del carico perduto dovesse equidistribuirsi su tutti i proprietari delle merci, a prescindere da quelle conservate e gettate. Il getto del carico – con il conseguente sorgere dell'obbligazione

---

<sup>253</sup> F. BERLINGIERI *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo e il codice della navigazione*, 2009, pagg. 66 ss.

extracontrattuale di contribuzione - costituisce uno dei rischi della navigazione assicurabili come espressamente previsto, anche nella legislazione italiana, dall'art. 521 cod. nav. Da un lato l'assicurato - compartecipe ha diritto di farsi indennizzare dal proprio assicuratore il danno deliberatamente offerto al bene di cui è titolare per la salvezza della spedizione. Dall'altro, in assenza di contraria previsione in polizza, l'assicurato - compartecipe che sia chiamato a pagare o abbia pagato agli altri compartecipi una quota di contribuzione in avaria comune ha parimenti diritto a farsi rimborsare ove il sacrificio o la spesa costituente atto d'avaria siano serviti per evitare un danno ad un rischio dall'assicuratore stesso coperto oltre che per la salvezza comune<sup>254</sup>.

L'altra forma di abbandono del carico riguarda invece danni e perdite, coperti da assicurazione, verificatisi nel quadro di rapporti contrattuali preesistenti. La disciplina, quanto al Regno Unito, è regolata dal MIA (*Marine Insurance Act*) introdotto nell'ordinamento inglese del 1906<sup>255</sup> che prevede quale requisito basilare per la *irretrievable dispossession*, una perdita totale effettiva (*actual total loss*) del carico, ovvero come sostiene la Sect. 57 del MIA “*where the subject-matter insured is*

---

<sup>254</sup> Così G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo* parte III, 1994, pag. 1110.

<sup>255</sup> Le più recenti modifiche entreranno in vigore nell'agosto 2016

*destroyed, or so damaged as to cease to be a thing of the kind insured or where the assured is irretrievably deprived thereof, there is an actual total loss” o in subordine la constructive total loss (perdita totale costruttiva) definita al Sect. 60 del MIA “there is a constructive total loss where the subject –matter insured is reasonably abandoned on account of its actual loss appearing to be unavoidable or because it could not be preserved from actual total loss without an expenditure which would exceed its value when the expenditure had been incurred or the assured is deprived of the possession of the ship or goods by a peril insured against and it is unlikely that he can recovered the ship or goods and the cost of recovering the ship or goods would exceed their value when recovered”<sup>256</sup>.*

Sostanziali sono le differenze tra il MIA e il codice della navigazione poiché mentre il primo, cioè l’Insurance Act, accetta solo l’abbandono in presenza del *constructive total loss*, il secondo lo prevede obbligatoriamente in ambedue le ipotesi in termini, tuttavia, rigorosi,

---

<sup>256</sup> A. BOGLIONE *Pirateria in Somalia: la cattura della nave, con il suo carico, perpetrata a scopo di riscatto di per sé sola non giustifica l’abbandono agli assicuratori e non costituisce perdita né attuale né costruttiva dei beni assicurati in Il Diritto Marittimo, Fasc. I, 2011, pagg.283 ss.*

entro i quali deve essere fatta la notifica dall'armatore con atto notificato dall'ufficiale giudiziario e trascritto nelle matricole della nave.

Anche il concetto di *actual total loss* è differente: per la legge inglese la nave indenne ma sottratta al proprietario – assicurato costituisce comunque *actual total loss* mentre il codice della navigazione (art.540) dispone che l'abbandono della nave o del carico sia consentito, quando sono totalmente perduti entrambi, quando la nave si presume perita o totalmente inabile alla navigazione o non è riparabile, quando l'ammontare delle spese di riparazione raggiunga i tre quarti del suo valore assicurabile.

Il concetto di *irretrievable dispossession*, ex sect. 57 del MIA, è ripreso esaurientemente in una sentenza della *Queen's Bench Division – Commercial Court* del 18 febbraio 2010<sup>257</sup> nel caso *MASEFIELD AG c. AMLIN CORPORATE MEMBER LTD* in cui i proprietari della nave (*Bunga Melati Dua*) e del carico di cui pirati si erano impadroniti durante la navigazione dalla Malesia a Rotterdam abbandonavano il carico stesso e la nave agli assicuratori chiedendo il pagamento del massimale assicurativo, sostenendo la *irretrievable dispossession*, di cui, per effetto della cattura della nave, si erano sentiti assoggettati. Gli

---

<sup>257</sup> A.BOGLIONE *op.cit.* pagg. 283 ss.

assicurati sostenevano, altresì, che la cattura della nave aveva comportato una *actual total loss*, essendone stati irrimediabilmente privati e che comunque si trattava di una *constructive total loss* atteso che la nave e il carico erano stati abbandonati in considerazione della loro inevitabile perdita totale. Tesi che fu respinta dalla Corte che, invece, sostenne la mancanza del presupposto essenziale della *irretrievable dispossession*, in quanto il fine dei pirati era richiedere un riscatto e non già di sottrarre carico e nave ai loro legittimi proprietari.

L'incidenza della pirateria sui contratti di utilizzazione della nave, come locazione e trasporto sopra visto, e le connesse responsabilità vettoriali, hanno condotto la comunità internazionale ad adottare precisi formulari assicurativi anche nel contratto di noleggio, che viene definito dall'art. 384 cod. nav. come il contratto con il quale "*l'armatore in corrispettivo del nolo pattuito, si obbliga a compiere con una nave determinata uno o più viaggi prestabiliti ovvero, entro il periodo convenuto, i viaggi ordinati dal noleggiatore alle condizioni stabilite dal contratto o dagli usi*" (noleggio a viaggio o a tempo), secondo la prassi diffusa nel mercato marittimo inglese del *time charter* e del *voyage charter*, senza che vi sia l'assunzione da parte dell'armatore/noleggiante,

dell'obbligazione di trasportare e delle correlative responsabilità vettoriali<sup>258</sup>.

In sede BIMCO (*Baltic and International Maritime Council*)<sup>259</sup> il *Documentary Committee* ha assunto il compito di supervisionare lo sviluppo di nuove clausole e la revisione di quelle esistenti. Nei formulari di *time charters* predisposti dal BIMCO, è sempre più frequente la previsione di nuove clausole volte ad affrontare il rischio pirateria. Dette nuove clausole tengono conto non solo delle decisioni che l'armatore deve prendere se la rotta è a rischio di pirateria ma anche delle conseguenze economiche di tali decisioni, in termini di aumento di costi relativi.

Nel 2009, a seguito della recrudescenza del fenomeno pirateria, specie nel Golfo di Aden, il BIMCO ha emanato tre circolari rispettivamente

---

<sup>258</sup> G.M. BOI, *I modi di utilizzo della nave e la prassi contrattuale internazionale: riflessioni in tema di inquadramento giuridico*, in *Dir. Maritt.*, 2008, fasc.1, pp. 3-14.

<sup>259</sup> Costituito a Copenhagen nel 1905, è un'associazione di armatori – aperta comunque anche ad altri operatori economici del settore – la cui attività principale, di grande rilevanza internazionale, consiste nella redazione e nell'approvazione di formulari di contratto (appunto i charter parties, le polizze di carico ed altri documenti) offerti all'utilizzazione nei traffici internazionali.

riferite ai *time charter parties*, ai *consecutive voyage charter parties* e *contract of affreightments* e ai singoli *voyage charter parties* che identificano tutte la pirateria quale comprendente atti di violenza indipendentemente dalla zona di mare e dai fini perseguiti :“*Acts of piracy and/or violent robbery and /or capture /seizure*<sup>260</sup>”.

Nello specifico, la BIMCO *piracy clause* in esame dispone che la nave non possa continuare il viaggio lungo la rotta a rischio di un attacco di pirateria, secondo il giudizio ragionevole del comandante e dell’armatore e salvo che vi sia il consenso scritto di quest’ultimo. Nell’eventualità in cui si riscontri un reale, maggior pericolo sulla rotta da seguire a causa di un minacciato o segnalato rischio di pirateria, viene meno il diritto del *charterer* di impartire istruzioni sull’impiego commerciale della nave.

Tale assunto è peraltro in conformità con l’articolo 388 cod. nav. che in materia di noleggio a tempo e riflettendo la clausola contrattuale *safe ports and berths*, dispone che il noleggiante non è obbligato a intraprendere il viaggio se questo espone la nave o le persone ad un pericolo non prevedibile al momento della conclusione del contratto.

La disciplina si diversifica, in ordine alle clausole succitate, per quel che concerne il momento in cui viene in rilievo il rischio pirateria. In

---

<sup>260</sup> <https://www.bimco.org/>, voce Documentary –Bimco Clauses

particolare, nel caso di *voyage charters*, secondo la clausola proposta dal BIMCO (*BIMCO Piracy Clause for Single Voyage Charter Parties* 2013) l'*owner* può variare la rotta soltanto in presenza di un sopravvenuto rischio di pirateria non esistente al momento della stipula del contratto; questo perché trattandosi di un unico viaggio, le parti dovrebbero sin da subito essere consapevoli dei rischi che potrebbero manifestarsi nel seguire la rotta prefissata. Qualora la nave proceda lungo la rotta considerata a rischio, ogni costo aggiuntivo, che sia determinato da assicurazione, personale aggiuntivo e misure preventive di contrasto alla pirateria deve essere imputato al *charterer*. Si precisa infine che qualora le misure aggiuntive determinino un ritardo nell'esecuzione del trasporto il nolo è comunque dovuto e debba continuare ad essere corrisposto anche per il periodo in cui la nave è in ostaggio dei pirati<sup>261</sup>.

Diversamente, nei *time charter parties* è presente una clausola relativa alle ipotesi di *off hire* (pagamento del nolo non dovuto o sospensione) in tutte le ipotesi in cui sia impedito il funzionamento della nave.

---

<sup>261</sup> M.BRIGNARDELLO, *I problemi sollevati dalla pirateria: alcuni spunti di riflessione*, op. cit. p. 26.

Nel nostro codice della navigazione, il rischio del nolo nel caso di impedimento temporaneo è regolato dall'art. 391 “ *Il nolo a tempo non è dovuto per il periodo durante il quale non si è potuto utilizzare la nave per causa non imputabile al noleggiatore. Tuttavia, in caso di rilascio per fortuna di mare o per accidente subito dal carico, ovvero per provvedimento di autorità nazionale o straniera, durante il tempo dell'impedimento ad eccezione di quello in cui la nave è sottoposta a riparazione, è dovuto il nolo al netto delle spese risparmiate dal noleggiante per l'inutilizzazione della nave*”.

Vi è, dunque, un'interpretazione piuttosto restrittiva secondo la quale vengono esclusi eventi che non rientrano espressamente nella clausola *off-hire*.

Per quanto riguarda l'evento pirateria, ci si è chiesti se durante il sequestro di una nave da parte dei pirati, il nolo relativo ad un contratto di noleggio a tempo sia comunque dovuto oppure se si manifesti una ipotesi di fuori nolo (*off hire*)<sup>262</sup>. Tale questione è stata affrontata nel caso *Cosco Bulk Carrier Co Ltd v Team-Up Owing Co, Ltd, The SALDANHA* (2010) ha visto la pronuncia di una nota sentenza della

---

<sup>262</sup> R.MABANE, *La nave dirottata da pirati va “fuori nolo”?*, in *Corriere dei trasporti*, inserto Diritto e Trasporti, raccolta annuale 2010/ 2011, p. 34

*Queen's Bench Division- Commercial Court* emessa nel 2010. La nave Saldanha era stata catturata dai pirati nel Golfo di Aden nel febbraio del 2009 e rilasciata due mesi più tardi. Durante questo periodo il noleggiatore aveva posto la nave *off-hire* avvalendosi della clausola 15 del contratto del noleggio a tempo sottoscritto sul formulario NYPE 1946. A seguito dell'arbitrato che aveva negato il diritto del noleggiatore di porre la nave *off-hire* e di sospendere il pagamento del nolo, la questione era stata devoluta alla *Division - Commercial Court* affinché decidesse se il sequestro da parte di pirati poteva rientrare o meno in una delle tre categorie previste dalla clausola 15 del contratto di noleggio, vale a dire:

- a) “*detention by average accidents to ship or cargo*” ;b)“*default and/or deficiency of men*” c)“*any other cause preventing the full working of the vessel*”.

Il tribunale inglese, con la sentenza dell'11 giugno 2010<sup>263</sup>, ha escluso che nelle tre categorie di eventi contrattualmente previsti potessero

---

<sup>263</sup> F. BERLINGIERI, *Ha diritto il noleggiatore a tempo in base alla clausola 15 del Nype di porre la nave off-hire durante il periodo di fermo per cattura da parte dei pirati?* [Nota *Court Cosco Bulk Carrier Co.LTD. c.Team-up Owning Co.LTD. 11 giugno 2010 (Gran Bretagna)*] in *Dir. Maritt.*, 2011, fasc.4, pp. 1365-1366.

ricomprendersi il sequestro della nave da parte dei pirati. La sospensione del nolo a seguito della cattura della nave da parte dei pirati non può, più precisamente, trovare fondamento nella clausola 15 del formulario NYPE ed in particolare nelle predette espressioni, in quanto la prima significa un incidente che causa un danno alla nave o al carico, la seconda inosservanza da parte dell'equipaggio dei propri obblighi in termini di omissioni e deficienze e la terza deve essere interpretata nel senso di ogni altra causa dello stesso genere di quelle in precedenza indicate che impedisce il pieno funzionamento ed impiego della nave.

La sospensione del nolo a seguito della cattura della nave da parte dei pirati continua la sentenza, non può trovare fondamento neppure in una clausola del charter party che prevede la sospensione del nolo in caso di “*seizure*”, “*arrest*”, “*requisition*” e “*detention*” della nave poiché la cattura da parte dei pirati costituisce un evento di diversa natura. In dottrina<sup>264</sup>, nel condividere questa decisione, s'è osservato che ove fosse mancata nel contratto la clausola interpretata dalla Corte britannica e, in teoria, il caso fosse stato regolabile dalla legge italiana, si sarebbe dovuto applicare l'art.391 cod. nav. equiparando in via d'interpretazione l'impedimento dovuto all'azione dei pirati al caso di forza maggiore

---

<sup>264</sup> F. BERLINGIERI, op. e loc. ult cit.

consistente nel fermo della nave da parte delle autorità. Il risultato sarebbe stato sostanzialmente identico nel senso che sarebbe rimasto, senza periodi di sospensione, l'obbligo di pagamento del nolo in applicazione del secondo comma della norma codicistica da ultimo richiamata.

Le *Piracy Clauses* sopra descritte sono state aggiornate con l'edizione 2013 rendendosi così disponibili per l'uso sul mercato nei contratti di noleggio. Il BIMCO fortemente raccomanda agli Stati membri di utilizzare le ultime versioni delle clausole relative alla pirateria. La versione 2013 definisce le libertà degli *owners* di adottare le opportune precauzioni quando la nave procede attraverso una area esposta al rischio di pirateria, superando l'edizione 2009 che prevedeva la possibilità di impartire "ordini, indicazioni e raccomandazioni". Agli assicuratori, infatti, non è data l'autorità per impartire "ordini indicazioni o raccomandazioni" sull'instradamento o sulle modalità della navigazione ma, ad esempio, solo la possibilità di richiedere all'assicurato di seguire le Best Management Practices, restando i noleggiatori responsabili per qualsiasi premio supplementare imposto dagli assicuratori in conseguenza del fatto che la nave si trovi a viaggiare in una zona ad alto rischio.

Altra forma essenziale di copertura per la protezione delle navi contro l'attacco dei pirati, è quella connessa alla copertura per i rischi inerenti l'attività delle scorte armate impiegate a bordo di cui al capitolo terzo.

L'IMO ha varie circolari contenenti le linee guida provvisorie per gli Stati che utilizzano servizi di sicurezza privata (*Privately contracted armed security personnel-PCASP*), a bordo delle navi che transitano nelle acque ad alto rischio pirateria . L'ultima Recommendation agli Stati sull'argomento è di data recente (giugno 2015)<sup>265</sup> . A tale tipo di documenti si affiancano le *Interim Guidelines for Owners, Operators and Masters for protection against piracy* e le *Best Management Practices* che debbono costituire una misura utilizzata unitamente alle raccomandate dall'IMO e alle altre misure di protezione .

Le circolari succitate affermano che gli armatori, su cui dovrebbero ricadere le responsabilità per i danni derivanti dall'impiego di contractors, sono tenuti a valutare in maniera adeguata la portata della loro copertura assicurativa per tale rischio, considerando che anche gli stessi appartenenti alle scorte armate sono obbligati a contrarre assicurazioni per danni alla propria persona derivanti dalla loro attività. Tale assunto trova fondamento nel fatto che l'armatore – pur non

---

<sup>265</sup> MSC -Circ 1406-Rev.3

essendo - in molti casi il datore di lavoro del personale imbarcato che invece in tali casi dipende dalla società che ha assunto l'attività di protezione del mercantile dal rischio pirateria – è comunque responsabile della nave e tale sua responsabilità si estende anche alla tutela della salute e della sicurezza delle persone imbarcate con l'osservanza, tra l'altro, delle Best Management Practices. Ne consegue che la responsabilità civile assunta dall'armatore nei confronti delle scorte armate assume una valenza contrattuale: ciò in quanto detta responsabilità deriva dal rapporto instaurato fra l'armatore e le società di vigilanza privata da cui esse dipendono<sup>266</sup>.

Quanto ai Nuclei Armati di Protezione (ora soppressi), l'armatore, secondo la convenzione stipulata tra il Ministero della Difesa e Confitarma del 11 ottobre 2011, era obbligato a mantenere idonee coperture assicurative per responsabilità civile verso terzi (come accennato nel capitolo 3, paragrafo 2) e, specificatamente, per i danni al personale dei nuclei armati di protezione; danni che dovessero derivare per colpa imputabile all'armatore o ai suoi ausiliari.

---

<sup>266</sup> F. CAFFIO, N. RONZITTI *La pirateria: che fare per sconfiggerla?* In *Osservatorio di politica internazionale* n. 44, 2012, pagg. 10-11

Con il decreto interministeriale 28 dicembre 2012 n. 266 (*Regolamento recante l'impiego di guardie giurate a bordo delle navi mercantili battenti bandiera italiana che transitano in acque internazionali a rischio pirateria*), già più volte citato, disciplinandosi la figura del *contractor*, si autorizzano le compagnie di navigazione ad utilizzare, mediante la sottoscrizione di apposito contratto, società di vigilanza privata che consentano l'impiego di guardie private armate a bordo delle navi mercantili in transito nelle acque internazionali a rischio pirateria e a disciplinarne anche l'aspetto assicurativo, sancendo che la copertura assicurativa debba essere conforme alla normativa vigente in materia, oltre che in linea con i contenuti della circolare MSC.1/ circ. 1405, come revisionata, che ha per oggetto la copertura assicurativa sia delle società di vigilanza privata sia delle compagnie di navigazione<sup>267</sup>.

---

<sup>267</sup> G. TELLARINI *Il ricorso al personale armato come misura antipirateria: l'impiego di guardie giurate private a bordo delle navi mercantili italiane*, in *Riv. Dir. nav.*, 2014, pp. 207.

### **4.3. La copertura assicurativa del riscatto. Profili di liceità e di compatibilità con l'ordine pubblico**

Il mercato assicurativo italiano, come già accennato nel paragrafo precedente, ha accolto e fatto proprie larga parte delle polizze assicurative britanniche. Ciò rende necessario esaminare un'altra situazione che ha generato problemi giuridici in virtù della comparazione tra le coperture assicurative valide e offerte nel mercato inglese rispetto a quelle sorrette da polizze stipulate nell'ordinamento italiano, in particolar modo con riguardo alla richiesta di un riscatto da parte dei pirati all'atto del dirottamento di una nave.

Nel diritto inglese, il MIA, già citato, impone all'assicurato di prendere i dovuti e opportuni provvedimenti per evitare o minimizzare il danno ma in esso non è contenuta una disciplina specifica in ordine alle spese sostenute dall'assicurato medesimo per conservare le cose assicurate (derivanti, appunto, anche da un'eventuale pagamento del riscatto), tanto da far riflettere sulla risarcibilità di tali spese da parte della compagnia assicuratrice. In forza di questa lacuna, all'interno di polizze che fanno riferimento al MIA è stata introdotta la c.d. *Sue and Labour Clause* distinta dalla clausola *general average or salvage costs*. Con la clausola *Sue and Labour* "it is the duty of the assured and his agents in all cases to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting

*or minimising a loss*”. Tale disposizione prevede, dunque, che l’assicurato può recuperare dall’assicuratore ogni spesa propriamente fatta in base alla clausola suddetta, ancorché l’assicuratore abbia indennizzato una perdita totale ovvero la cosa sia assicurata franco di avaria particolare<sup>268</sup>.

Quanto sancito dalla *Sue and Labour* è previsto anche dall’articolo 1914 c.c., il quale prevede che *“l’assicurato deve fare quanto gli è possibile per evitare o diminuire il danno. Le spese fatte a questo scopo dall’assicurato sono a carico dell’assicuratore in proporzione del valore assicurato rispetto a quello che la cosa aveva nel tempo del sinistro, anche se il loro ammontare, unitamente a quello del danno, supera la somma assicurata, e anche se non si è raggiunto lo scopo, salvo che l’assicuratore provi che le spese sono state fatte inconsiderevolmente. L’assicuratore risponde dei danni materiali direttamente derivati alle cose assicurate dai mezzi adoperati dall’assicurato per evitare o diminuire i danni del sinistro, salvo che egli provi che tali mezzi sono stati adoperati inconsideratamente. L’intervento dell’assicuratore per il*

---

<sup>268</sup> A. DANI, M. GHELARDI *Pirateria e assicurazione – Il riscatto*. Atti del seminario

ANIA Trasporti sulla pirateria del 13 gennaio 2009 nel sito web

[www.ania.it/ALTRI RAMI DANNI](http://www.ania.it/ALTRI_RAMI_DANNI) pagg. 3 ss.

*salvataggio delle cose assicurate e per la loro conservazione non pregiudica i suoi diritti. L'assicuratore che interviene al salvataggio deve, se richiesto dall'assicurato, anticiparne le spese o concorrere in proporzione del valore assicurato".*

Con la riforma dei clausolari inglesi degli anni 1982/1983, che hanno condotto anche alla introduzione della Polizza Camogli, alla Sue and Labour Clause è seguita la c.d. *Duty of the assured clause* (v. testo integrale in nota) <sup>269</sup> che riprende la previgente formulazione delle clausola già richiamata. Si tratta di una clausola standard del diritto marittimo che impone all'assicurato e ai suoi dipendenti di agire in ogni circostanza come se non esistesse la copertura assicurativa, dovendo

---

<sup>269</sup> *It is the duty of the Assured and their servants and agents in respect of loss recoverable hereunder to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimising such loss, and to ensure that all rights against carriers, bailees or other third parties are properly preserved and exercised and the Underwriters will, in addition to any loss recoverable hereunder, reimburse the Assured for any charges properly and reasonably incurred in pursuance of these duties* (Institute marine cargo clauses-strikes clause- n.11); in dottrina v. FERRARINI *Le assicurazioni marittime*, op. cit. pagg. 193 ss.

adottare tutti quegli accorgimenti idonei a preservare al meglio la cosa assicurata. In sintesi, l'assicurato, in caso di sinistro, ha l'obbligo di assumere quelle particolari misure con lo stesso interesse di chi non usufruisce della protezione fornita dalla copertura assicurativa.

L'assicurazione garantisce dunque copertura per le spese sostenute dall'assicurato che diversamente non sarebbero risarcibili in quanto non rientranti tra i rischi assicurati. Tali spese non scaturiscono da autonomi accidenti ma sono coperte da assicurazione solo in quanto sostenute in relazione agli sforzi dell'assicurato per evitare una perdita o avaria materiale a carico dell'assicuratore.

Tornando alla *Sue and Labour Clause* – ai fini dell'individuazione delle spese rientranti sotto la responsabilità dell'assicuratore – occorre individuare l'esistenza del nesso di causalità tra la spesa stessa ed il sinistro a carico dell'assicuratore. Non è sufficiente che sussista la mera probabilità o possibilità che il sinistro si verifichi ma è necessario che questo abbia concretamente iniziato a manifestarsi.<sup>270</sup>

Nel caso di una nave che venga catturata dai pirati si potrebbe verificare la richiesta di pagamento del riscatto, cui si potrebbero aggiungere una serie di ulteriori spese collaterali che aumentano ulteriormente la perdita

---

<sup>270</sup> S. FERRARINI *Le assicurazioni marittime*, op. cit. pagg. 193 ss.

finale. Se si facesse riferimento, ad esempio, alla prassi sino a oggi registrata al largo della Somalia, i pirati catturano la nave con il carico e prendono in ostaggio l'equipaggio al fine di conseguire un profitto attraverso il pagamento di un riscatto che rimane inevitabilmente il principale obiettivo di questi gruppi criminali. Generalmente, il pagamento del riscatto avviene ad opera dall'armatore, ma non è escluso che, per il valore delle merci trasportate, tale riscatto venga corrisposto anche dal proprietario del carico.

Il pagamento del riscatto può dunque essere inquadrato in quei comportamenti che l'assicurato deve tenere per evitare o diminuire il danno derivante dall'attacco subito ed a carico della compagnia assicuratrice. In tal senso e su un piano strettamente logico, le spese straordinarie sostenute dall'assicurato rientrano tra quelle da rimborsare<sup>271</sup>.

Il riscatto, tuttavia, ha sollevato una serie di interrogativi soprattutto nell'ambito di applicazione del diritto assicurativo inglese. Ci è chiesti ad esempio, se il pagamento di un riscatto possa essere ricompreso nella Clausola *Sue and Labour* piuttosto che in quella dell'avaria comune ai

---

<sup>271</sup> F. BERLINGIERI *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo e il codice della navigazione*, op. cit. pagg. 253 ss.

sensi del MIA Act del 1906; se falliscono le negoziazioni in ordine al riscatto con la distruzione della nave e/o delle merci, qual 'è il criterio per accertare se l'assicurato abbia adempiuto, comunque, il suo dovere di ridurre la perdita al minimo secondo le regole del MIA Act del 1906; se il pagamento di un riscatto debba essere considerato come un atto illegale; se, infine, a seguito della cattura di una nave da parte dei pirati, l'assicurato sia legittimato ad abbandonare il carico.

Una prima risposta che si può fornire è quella relativa all'inquadramento del pagamento del riscatto – nei casi di pirateria fino ad oggi noti – nell'ambito degli atti di avaria comune, reso nei confronti di una comune avventura marittima; ciò ai sensi dell'articolo 536 del cod. nav. e della regola A delle regole di York di Anversa. La lettera A delle suddette Regole configura l'atto di avaria attività espletata in modo intenzionale e resa in occasione di un comune pericolo per la spedizione.

Uno spunto interessante al riguardo può essere fornito dal caso del piroscafo italiano *Cogne* che il 2 settembre 1920 durante il viaggio da Genova, Brasile, Montevideo, Buenos Aires, all'altezza delle acque di Catania, fu fatto deviare dalla sua rotta e indirizzato al porto di Fiume ove fu trattenuto per qualche tempo sino a che iniziò la vendita delle merci ad opera degli incaricati di Gabriele D'Annunzio allora "reggente"

del territorio fiumano. In seguito alla richiesta della liberazione della nave e del carico, si concordò il riscatto al prezzo di L. 12.220.000 .

Dalla cattura e dal pagamento del riscatto, derivavano una serie di procedimenti che coinvolsero i proprietari delle merci caricate e le società che avevano assicurato il viaggio. La principale questione che si dovette affrontare fu quella di stabilire se le avarie comuni conseguenti alla cattura della *Cogne* fossero attribuibili a eventi di guerra, atti di pirateria o atti di baratteria da parte dell'equipaggio<sup>272</sup>. In questo scritto ci limita a porre in evidenza che si era fuori dalle ipotesi di pirateria dal momento che, come accertato dal Tribunale di Genova <sup>273</sup> , l'impossessamento del mercantile ed il dirottamento a Fiume avvenne da parte di militari della marina italiana a bordo. Coerentemente, nel medesimo procedimento ed in altri<sup>274</sup> venne accolta, anche ai fini assicurativi, la tesi che l'evento era riconducibile ai rischi di guerra. Il pagamento del riscatto (prescindendo dalle particolarità del caso concreto, compreso il fatto che una parte del denaro versato rimase a

---

<sup>272</sup> T. SCOVAZZI, *Elementi di diritto internazionale del mare*, op. cit. pagg. 264

Vedasi anche S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, Milano, 1991, p. 155 .

<sup>273</sup> Trib. Genova, 9 luglio 1923

<sup>274</sup> Lodo arbitrale 27 novembre 1923, App. Torino 12 giugno 1929.

carico dello Stato italiano come da specifico provvedimento normativo) risulterebbe inquadrabile negli atti di avaria con esclusione però degli indennizzi a carico degli assicuratori per il pagamento delle contribuzioni a carico dei partecipanti nell'ipotesi di mancanza delle assicurazioni per i rischi di guerra<sup>275</sup>.

Altro spunto rilevante si trae da un'ordinanza del Tribunale di Ravenna del 3 dicembre 2010<sup>276</sup> che si è pronunciata sulla configurabilità dell'atto di avaria comune in connessione con la liberazione della nave "Botnia" e del suo carico dopo il pagamento del riscatto. Nel caso di specie, la nave veniva noleggiata per il trasporto di rotoli d'acciaio. Durante il viaggio, nel Golfo di Aden, la nave veniva sequestrata dai pirati che la liberavano dopo il pagamento del riscatto. A causa dell'interruzione del viaggio e di un guasto al motore occorso durante il fermo della nave con la necessità di essere rimorchiata, gli armatori dichiaravano avaria comune ed esercitavano il *lien* sulla merce trasportata.

---

<sup>275</sup> Amplus La Torre Antonio ( a cura di), Le assicurazioni nei codici, art. 526 cod. nav, 2007, 574.

<sup>276</sup> S.DOMINELLI *Nota a sentenza Tribunale di Ravenna del 3 dicembre 2010 Metall Market 000 c.Moormerland limited e Vittorio Shipping Company Ltd* in *Il diritto Marittimo*, 2012, Fasc. III, pagg. 1189 ss.

Il Tribunale affronta la questione se la pirateria c.d. “estorsiva” possa essere disciplinata dalle regole sulle avarie comuni. A questo scopo, il Tribunale ravennate richiama la definizione di carattere generale contenuta appunto nella Regola A delle Regole di York e Anversa, secondo la quale “vi è atto di avaria comune quando e, solo quando, è stato fatto intenzionalmente e ragionevolmente un sacrificio straordinario o è stata incontrata una spesa straordinaria per la comune salvezza allo scopo di preservare da un pericolo i beni coinvolti in una comune avventura marittima”<sup>277</sup>. Affinchè si possa parlare di avaria comune debbono essere presenti: a) il pericolo; b) un sacrificio straordinario e intenzionale c) ragionevolmente adottato per la salvezza comune<sup>278</sup>. Con questa premessa viene affermato che la presenza sulla nave di pirati armati costituisce pericolo; il pagamento del riscatto è un atto ragionevole e necessario per la liberazione della nave, è nell’ interesse di tutti i partecipanti, non è prevedibile ed è intenzionale nel momento in

---

<sup>277</sup> F. BERLINGIERI, *op. cit.* pagg. 273 ss.

<sup>278</sup> C. SEVERONI, *Le Regole di York e Anversa sulle avarie comuni: Le obbligazioni e la responsabilità della navigazione marittima* in *Trattato breve di diritto marittimo*, Vol.III, (a cura di A. Antonini) 2010, pagg. 187 ss.

cui è oggetto di contrattazione tra pirati, armatore e proprietario della nave.

Sulla scia della giurisprudenza statunitense e inglese che ritengono che il pagamento del riscatto per la liberazione della nave costituisca avaria comune<sup>279</sup>, il Tribunale di Ravenna ha, quindi, reputato legittima la ritenzione operata dall'armatore della nave nei confronti della merce caricata.

Questa è la posizione dei proprietari e degli assicuratori delle navi coinvolte nei recenti episodi di pirateria che implicano il pagamento di un riscatto: più nello specifico essi ritengono che l'armatore possa dichiarare avaria generale ottenendo le necessarie garanzie dagli altri soggetti interessati alla spedizione, in particolare dagli assicuratori del carico e ottenendo nello stesso tempo dagli assicuratori delle merci un contributo di avaria generale a fronte del pagamento del riscatto che sia stato effettuato<sup>280</sup>. Gli assicuratori saranno tenuti a pagare il suddetto contributo, verificando preliminarmente che l'armatore abbia adottato tutte le misure ragionevolmente idonee ad evitare il rischio di un attacco

---

<sup>279</sup> S. DOMINELLI *op. cit.* pagg. 1197 ss.

<sup>280</sup> C. TELESCA *Profili assicurativi e novità legislative in tema di pirateria*, *op. cit.* pagg. 228 ss.

da parte dei pirati. Ciò perché se l'armatore è incorso in una violazione di tali disposizioni, i proprietari del carico e i loro assicuratori potrebbero rigettare la richiesta di avaria generale<sup>281</sup>. Diversamente, in aggiunta al costo del riscatto e delle spese accessorie le compagnie assicuratrici saranno tenute a risarcire anche altri tipi di spese, quali quelle di combustibile, le spese di rimorchio e le paghe dell'equipaggio<sup>282</sup>.

E proprio in riferimento all'equipaggio, la questione relativa al pagamento del riscatto assume rilevanza. Infatti, il riscatto pagato per il rilascio di equipaggi trattenuti per meri fini estorsivi, non è coperto dalle garanzie assicurative standard.

Per sopperire a tali lacune il mercato assicurativo londinese ha diffuso le cc.dd. polizze assicurative *Kidnap & Ransom* (per brevità K&R) sotto la definizione "Piracy special risk insurance".

Il conseguimento del riscatto attualmente rappresenta l'obiettivo esclusivo dei pirati somali e non; in proposito si rappresenta che i pirati per ottenerne forzatamente il pagamento sequestrano, sotto la minaccia delle armi, nave e carico minacciando in difetto ritorsioni sull'equipaggio e danni ai beni di cui si impadroniscono. Il profilo

---

<sup>281</sup> Best Management Practises (IMO)

<sup>282</sup> A. DANI, M. GHELARDI, *op. cit.* pag. 7

estorsivo ha, dunque, preso il sopravvento a discapito degli altri elementi tradizionali costituenti i fatti di pirateria contemplati sia in sede internazionale, sia nel nostro codice della navigazione. L'inserimento di una clausola K&R in un contratto assicurativo comporta che gli assicuratori K&R sono tenuti ad indennizzare le *insured losses*, compreso il riscatto che è stato liquidato e il costo ragionevole per farlo pervenire ai privati, il riscatto in transito e le spese aggiuntive, senza azione di regresso nei confronti degli assicuratori corpo R.O e R.G. in cui viene inserita la pirateria. Ne consegue che, al momento dell'assalto dei pirati, con gli assicuratori deve essere in vigore una *full insurance*, compresa quella con il P&I Clubs; la garanzia è estesa al rimborso delle somme eventualmente mutuate dall'armatore per pagare il riscatto<sup>283</sup>.

Il contratto assicurativo suddetto è sottoposto alla legge e alla giurisdizione inglesi salvo che le parti dispongano diversamente. Gli assicuratori immancabilmente inseriscono nel contratto una clausola di salvaguardia con la quale si liberano da ogni prestazione indennitaria nel caso in cui la assicurazione K&R, divenisse oggetto di sanzioni, proibizioni o restrizioni sancite dalla Unione Europea, dal Regno Unito, o dagli Stati Uniti D'America. Ciò non comporta la nullità del negozio

---

<sup>283</sup> A. BOGLIONE *Pirateria in Somalia e pagamento del riscatto*, op. cit. pagg. 994 ss.

ma solleva solo l'assicuratore dal compimento degli obblighi contrattualmente assunti per impossibilità ad assolverli<sup>284</sup>.

Con riguardo alla struttura della polizza K&R, essa contiene l'elenco della nave assicurata, del periodo di assicurazione, indicando le date di inizio e termine di operatività, delle persone assicurate. Tra le esclusioni figurano la sottrazione del riscatto violenta o sotto minaccia, prima del versamento salvo che avvenga nel luogo prestabilito per il pagamento.

Rientrano invece nella copertura e vanno rimborsati i costi del bunker consumato dalla nave assalita dai pirati solo per la durata dell' *insured events* e quindi fino alla liberazione della nave; parimenti coperte sono altresì le spese affrontate dall'assicurato per negoziare la liberazione delle vittime con il consenso degli assicuratori<sup>285</sup>. L'efficacia della copertura K&R è subordinata al puntuale pagamento del premio alla scadenza e il contratto, salvo che le parti dispongano diversamente, è sottoposto alla legge e alla giurisdizione inglesi. Naturalmente il passaggio nelle zone a rischio e, in particolare, nell'area del Golfo di Aden comporta un sovrapprezzo dei costi per l'assicurato.

---

<sup>284</sup> A. BOGLIONE *Pirateria in Somalia e pagamento del riscatto*, op. cit. pagg. 996 ss.

<sup>285</sup> A. BOGLIONE, *Pirateria e rischi di guerra nelle assicurazioni marittime*, op. cit. pagg. 81 ss.

La questione del pagamento del riscatto deve essere affrontata anche sotto un altro aspetto: occorre verificarne i profili della sua eventuale legalità. Il problema può avere risvolti diversi a seconda dell'ordinamento giuridico all'interno del quale esso si sia verificato. Così, nell'ordinamento britannico il pagamento di un riscatto non viene considerato atto illegale, non essendoci alcuna legge che ne faccia espresso divieto. L'assicurazione del *ransom*, pagabile in caso di *kidnapping e illegal seizure*, è perfettamente legittima ed è considerata una risorsa per il settore assicurativo e armatoriale. La giurisprudenza inglese ha affrontato tale problema anche sotto un altro profilo, ovvero è stato ritenuto che tale comportamento tenuto dall'assicurato non sia contrario all'ordine pubblico.

Il caso *Masefield AG c. Amlin Corporate Member Ltd.* della nave *Bunga Melati Dua*, già citato nel paragrafo precedente, non si rivela essenziale solo per rappresentare una esauriente disamina del concetto di "*irretrievable dispossession*", ma anche per aver sollevato il problema della legittimità del pagamento del riscatto oggetto di estorsione, a seguito proprio del rilascio da parte dei pirati della nave successivamente al pagamento; soluzione diffusamente condannata per ragioni di ordine pubblico.

Sul punto, la Commercial Court britannica, con la sentenza del 2010 già citata<sup>286</sup>, ha ritenuto come il pagamento suddetto non fosse contrario all'ordine pubblico perché non illegale dal momento che non c'era nessuna legge che lo proibiva e non c'era altra alternativa per il rilascio della nave, dell'equipaggio e del carico e tale spesa potesse dunque essere sostenuta, in forza della clausola *Sue and Labour*, ai sensi dell'art. 78 del *MIA Act 1906*<sup>287</sup>.

Quanto sopra descritto trova rilevanti limiti nell'ordinamento italiano, atteso che l'assicurazione del rischio di pagare un riscatto, sia pure con specifico riferimento ai rapimenti di persona compiuti nel territorio italiano, è vietata attraverso una fattispecie di reato introdotta dal decreto legge 15 gennaio 1991 n. 8 (convertito con modificazione con l.15 marzo 1981 n.82), secondo cui «Chiunque, cittadino italiano, stipula anche all'estero contratti di assicurazione aventi ad oggetto la copertura del

---

<sup>286</sup> Queens's Bench Division-Commercial Court 18 febbraio 2011 in Dir. mar. 1011, 281 con nota di A. BOGLIONE, *La cattura della nave con il suo carico perpetrata a scopo di riscatto di per se sola non giustifica l'abbandono agli assicuratori e non costituisce perdita né attuale né costruttiva dei beni assicurati*

<sup>287</sup> A. BOGLIONE *Pirateria in Somalia e pagamento del riscatto* in *Il Diritto Marittimo*, 2011, Fasc. III, pag. 981 e ss.

rischio, nel territorio dello Stato, rappresentato dal prezzo del riscatto, in caso di sequestro di persona, a scopo di estorsione, proprio o di altre persone, è punito con la reclusione da uno a tre anni». Sotto il profilo civilistico, il comma secondo del medesimo articolo 2 precisa che «I contratti di assicurazione aventi ad oggetto, sotto qualsiasi forma, il rischio di sequestro di persona a scopo di estorsione sono nulli».

Si tratta di una fattispecie diversa dalla pirateria per altro riconosciuta come autonoma fattispecie di reato all'art.1135 cod. nav.. La problematica del pagamento del riscatto per l'equipaggio ha quindi assunto una particolare complessità in Italia in vista della peculiare normativa emanata con la citata legge 15 marzo 1991, n. 82. Con l'introduzione di tale legge nel nostro ordinamento sono, infatti, sorti notevoli dubbi in merito alla possibilità per l'armatore di una nave battente bandiera italiana di stipulare validamente una copertura K&R per incompatibilità con l'ordine pubblico. Il nostro legislatore infatti ha emanato tale legge con l'obiettivo di cagionare una battuta d'arresto al crescente fenomeno dei sequestri di persona a scopo di estorsione perpetrati nel nostro Paese negli anni novanta<sup>288</sup>. La nozione di ordine

---

<sup>288</sup> A. BOGLIONE *Pirateria in Somalia: la cattura della nave con il suo carico perpetrata a scopo di riscatto*, op. cit. , pag. 283 ss.

pubblico presa in considerazione dal nostro legislatore opera sia unitamente ai concetti di norme imperative e buon costume, ai quali spesso è accompagnata ma anche quale criterio singolo di liceità e validità del negozio giuridico, rappresentando un limite all'autonomia negoziale delle parti.

Alla normativa di cui alla legge n. 82/1991, si affianca il codice delle assicurazioni, emanato con il decreto legislativo 7 dicembre 2005, n. 209 (attuativo dell'art. 4 della legge 229/2003) al cui art. 12 intitolato "operazioni vietate" sancisce che *"sono vietate ... le assicurazioni che ...riguardano il prezzo del riscatto in caso di sequestro di persone. In caso di violazione del divieto il contratto è nullo e si applica l'articolo 167 secondo comma"*; quest'ultima norma stabilisce che la nullità può essere fatta valere solo dal contraente o dall'assicurato. La pronuncia relativa alla nullità obbliga dunque alla restituzione dei premi pagati, non essendo invece ripetibili gli indennizzi e le somme eventualmente corrisposte o dovute dall'impresa agli assicurati e agli altri aventi diritto a prestazioni assicurative.

*Quid iuris* nel caso si assicuri un rischio siffatto?

La legge 82/1991 (art.1) prevede l'estensione del reato di favoreggiamento di cui all'art. 379 cod. penale a chi si adopera con

qualsiasi mezzo al fine di far conseguire agli autori del delitto medesimo il prezzo della liberazione della vittima<sup>289</sup>.

Si applicano (art. 2, legge ult cit, (v.per esteso in nota)<sup>290</sup> sanzioni ai cittadini italiani che stipulino anche all'estero contratti di assicurazione

---

<sup>289</sup> Le disposizioni dell' articolo 379 del codice penale si applicano nei confronti di chi al di fuori delle ipotesi ... di concorso nel delitto di sequestro di persona a scopo di estorsione, si adopera, con qualsiasi mezzo, al fine di far conseguire agli autori del delitto medesimo il prezzo della liberazione della vittima. (. Non è punibile chi ha posto in essere la condotta indicata nel comma 4 in favore del prossimo congiunto.  
.5. Sono nulli i negozi giuridici posti in essere al fine di far conseguire agli autori del delitto di sequestro di persona a scopo di estorsione il prezzo della liberazione della vittima.

<sup>290</sup> Chiunque, cittadino italiano, stipula anche all'estero contratti di assicurazione aventi ad oggetto la copertura del rischio, nel territorio dello Stato, rappresentato dal pagamento del prezzo del riscatto in caso di sequestro di persona a scopo di estorsione, proprio o di altre persone, è punito con la reclusione da uno a tre anni 1.  
(9) 2. I contratti di assicurazione aventi ad oggetto, sotto qualsiasi forma, il rischio del sequestro di persona a scopo di estorsione sono nulli.

aventi ad oggetto la copertura del rischio rappresentato dal pagamento del prezzo del riscatto in caso di sequestro di persona a scopo di estorsione. In aggiunta i contratti eventualmente stipulati in violazione di tali disposizioni sono dichiarati nulli.

Incriminare l'armatore il quale, integrando l'assicurazione dei rischi di pirateria attraverso la clausola K&R, intensifica anche la protezione dei suoi marittimi, secondo quanto dispone, altresì, l'art.2087 c.c., potrebbe essere iniquo in quanto sarebbe espressione di semplice analogia *in malam partem* non consentita dal nostro ordinamento come s'è già posto in evidenza.<sup>291</sup> L'art.2 cit., giova precisarlo, si riferisce testualmente a “copertura del rischio, *nel territorio dello Stato*, rappresentato dal pagamento del riscatto...”.

L'eventuale incriminazione, tra l'altro, implicherebbe anche una grande lacuna nelle coperture assicurative a favore degli armatori italiani che si vedrebbero mettere a repentaglio, *in primis*, la vita dei marittimi a bordo delle proprie navi ostaggio dei pirati e gli stessi traffici commerciali<sup>292</sup>.

---

<sup>291</sup> In argomento, v. Pisa, *Sequestri estorsivi commessi all'estero ed in Italia, un pericoloso doppio regime* in *Dir.pen e proc.* 2012,5, 619

<sup>292</sup> A. BOGLIONE *Pirateria in Somalia e pagamento del riscatto, op. cit.* pagg. 1003 ss.

In ogni caso, nessun divieto è previsto per il pagamento di somme dovute per la restituzione di beni sottratti (nave e carico) a seguito di atti di pirateria, né conseguirebbe che tali comportamenti sarebbero assicurabili indipendentemente dall'interpretazione accolta in relazione alla più volte citata legge n. 82/1991. Del resto, come ampiamente esposto in precedenza, ricade sull'armatore assicurato l'obbligo di adoperarsi per evitare o diminuire il danno derivante dall'attacco subito; in tal caso le relative spese saranno a carico degli assicuratori, così come sancito dall'art.1914 c.c. e dalla *Sue and Labour Clause* o clausole di analoga efficacia.

Quanto alla normativa di cui alla legge n. 82/1991 non sembrerebbe applicarsi ai sequestri operati in occasione di atti di pirateria, attesa la diversa natura e qualificazione dei fatti costituenti reati che si caratterizzano per unitarietà e autonomia (il che non è in contrasto, in linea di principio con quanto affermato nella parte introduttiva in ordine alla configurabilità del reato di sequestro di persona stante: ogni violenza, che presenti un disvalore superiore (ad esempio lesioni, omicidio o sequestro di persona<sup>293</sup>) concorrerà, ex art. 81 c.p., con il

---

<sup>293</sup> Infra pag.112

delitto di cui all'art. 1135 cod. nav.<sup>294</sup>). Qui ovviamente non si discute dell'applicazione della norma penale in sè sul sequestro di persona ma soltanto dei collegamenti tra tale reato e la legge n.82 del 1991 e più precisamente della ipotesi di estensione di tali collegamenti alle fattispecie di cui ci si occupa in questo scritto.

Deve poi considerarsi che nella maggior parte dei casi di pirateria ad oggi verificatisi tanto la richiesta quanto il pagamento del riscatto hanno avuto come obiettivo la restituzione della nave e del carico, relegando il rilascio dell'equipaggio a un mero evento conseguente all'abbordaggio volto all'impossessamento della nave e del suo carico. La conseguenza che si potrebbe trarre è che l'assicurazione K&R, non riguardando specificamente gli esborsi per eventuali riscatti, esulerebbe dal raggio di applicazione della L.82/91(ove in linea di pura e semplice ipotesi si ritenesse applicabile alle fattispecie di pagamento del riscatto di cui qui si tratta). Per la natura generale di questa polizza non osterebbero motivi di ordine pubblico interno o internazionale<sup>295</sup>.

---

<sup>294</sup> A. PORZIO *Sull'applicabilità della legge 15 marzo 1991 n. 82 con riferimento agli atti di pirateria nel Golfo di Aden e al largo delle coste somale*, in *Italian Maritime Journal*, 2011 n. 2, pagg. 2 ss

<sup>295</sup> A. BOGLIONE *Pirateria in Somalia e pagamento del riscatto*, *op. cit.* pagg. 1005 ss.

Ciò considerato, le polizze K&R andrebbero modificate nella loro formulazione per essere ancor più immuni dalle obiezioni di legittimità sollevabili secondo le legislazioni nazionali d alcuni Paesi. L'adesione a tali modifiche integrazione consentirebbe agli armatori italiani di continuare a navigare nelle aree maggiormente esposte al rischio pirateria, avvalendosi delle coperture assicurative K&R, senza incorrere nei divieti e nelle sanzioni previsti dalla normativa italiana<sup>296</sup> anche se questa venisse interpretata nel senso che comunque qui non è stato condiviso per le ragioni più sopra esposte.

---

<sup>296</sup> C. TELESCA, op. cit. pagg. 231 ss.; M. BRIGNARDELLO, op. cit. pagg. 31 ss.

## **Conclusioni**

Il fenomeno della pirateria, si è visto, esiste dagli albori dei traffici marittimi a cui è significativamente correlato. Tale fenomeno, purtroppo, non ha incontrato sempre l'attenzione della Comunità Internazionale per una serie di fattori. Partendo dal fatto che l'attività anti - o contro-pirateria ha un altissimo costo, in quanto bisogna impiegare costantemente e continuamente un elevato numero di navi ed equipaggi, con un enorme innalzamento dei costi, comprensivi anche dell'usura dei mezzi e del personale, che non può essere sopportato per lunghi periodi. Pertanto, tale attività è stata posta in essere in maniera continua solo quando la pirateria ha letteralmente superato una soglia di allarme e di rischio vero e proprio non solo per il traffico marittimo ma per gli equipaggi a bordo delle navi.

E' solo con riferimento ai continui episodi di pirateria marittima verificatisi in questi ultimi anni, soprattutto al largo delle coste somale, che tutta la comunità internazionale dimostra una forte intenzione di contrastare il fenomeno considerandolo rilevante sino a divenire una minaccia internazionale, da considerarsi come nell'antichità "nemica del

genere umano” da affrontare con tutti i mezzi a disposizione in un quadro di “diritto penale universale”<sup>297</sup>.

Sul fenomeno incidono situazioni socio – politiche interne agli Stati, di assoluta precarietà e instabilità, sulle quali la stessa Comunità internazionale non interferisce. Una povertà diffusa, condizioni di forte disuguaglianza economica e sociale, conflitti inter-etnici, possono contribuire all’insorgere della pirateria marittima. A ciò si aggiunge la mancanza di controllo da parte di una forza di sicurezza, l’alto livello di corruzione e la mancanza di un adeguato sistema punitivo da parte di molti Stati della Regione.

Non è d’aiuto, sebbene uno sforzo comune sia stato compiuto in tal senso, l’assenza di una definizione di pirateria e figure affini, unanimemente accolta dalla Comunità internazionale, a prescindere da quella contenuta nell’art.101 della Convenzione di Montego Bay.

Sulle difficoltà anche definitorie influisce l’assenza di scopi comuni da parte dei vari gruppi di pirati. Nel caso dei pirati somali, ad esempio, lo obiettivo consiste essenzialmente nel pagamento del riscatto, quanto più alto possibile, attraverso la detenzione delle navi ed equipaggi.

---

<sup>297</sup> V. COCCO, *Dal pirata “hostis humani generis” alla pirateria contemporanea. Verso un diritto penale universale?* In *Riv. it. di dir. e proc. pen.* 2012, pag. 409.

L'attività al largo del Golfo di Guinea, altro territorio insidioso, ha, invece, il carattere di *armed robberies*, anche se la distanza dalla costa delle navi ormeggiate rende gli atti configurabili come pirateschi d'alto mare. Se lo scopo finale è quello di perseguire un interesse economico, al pari della pirateria somala, i metodi e gli obiettivi sono diversi. Il petrolio, l'elemento su cui si fonda la ricchezza attuale della Nigeria e le prospettive di ricchezza delle altre nazioni confinanti, costituisce il principale motore delle attività; se non ci fosse il petrolio non ci sarebbe la pirateria (almeno in queste dimensioni), si potrebbe sostenere. Sia che le navi vengano assaltate per deprenderle del petrolio, che verrà in seguito rivenduto al mercato nero, sia che le stesse subiscano assalti con il sequestro per brevi periodi dell'equipaggio, sia che subiscano delle deprezzazioni del carico, il fattore comune a tutte queste attività rimane l'estrazione petrolifera e la forte instabilità territoriale, anch'essa in grande misura derivante da una ricaduta dei profitti petroliferi non distribuita e mal gestita.

Nel sud-est asiatico, la pirateria assume ancora un carattere diverso. Storicamente è l'unico posto ove sia esistita in maniera continuativa, conservando delle caratteristiche di pericolosità ed esercitandosi nelle due forme della pirateria propriamente detta secondo l'UNCLOS e più in generale (perché prescindono dallo spazio di mare interessato e dalle

finalità) delle *armed robberies*. La pirateria del sud-est asiatico è forse quella che più somiglia all'attività di pirateria classica, in cui la violenza viene usata ai fini dell'impossessamento di un qualsiasi tipo di bene e servizio, diventando l'imbarcazione stessa anche un obiettivo remunerativo, non per chiederne un riscatto o per utilizzarla con scopi diversi da quello originario, ma per rivenderla. Anche in questa area i fattori di instabilità interna sono notevoli.

I fattori succitati (mancanza dell'esercizio di un controllo da parte di uno Stato sul proprio territorio, attraverso un sistema punitivo e mancanza di una attività sociale di equa distribuzione nei confronti di tutti e in particolare delle fasce sociali più povere) hanno condotto, in concomitanza con un aumento improvviso e intenso del traffico mercantile e della ricchezza che esso porta con sé, all'insorgere del fenomeno predatorio in mare, spesso sovrapposto e facilmente assimilabile a un altro fenomeno, il terrorismo, che nasce dallo stesso tessuto socio - politico ed ha la pirateria come una delle fonti di finanziamento

Nonostante l'adozione di una definizione di pirateria riconosciuta in sede internazionale, non sempre le singole (e non uniformi) prescrizioni normative nazionali distinguono sufficientemente pirateria e terrorismo.

Non vi è attualmente un'indicazione che la pirateria debba essere contrastata nel suo complesso come una minaccia internazionale e che la situazione attuale (in particolare quella Somala) abbisogni di una salvaguardia internazionale. Questa visione comune si scontra contro una realtà che è appunto quella del singolo interesse interno, identificato nella sovranità nazionale di ciascuno Stato chiamato a combattere il fenomeno. Le differenti interpretazioni giuridico - culturali e socio - politiche impediscono di poter ottenere risultati duraturi e stabili nella lotta alla pirateria, anche sotto il profilo giuridico.

Vi è la necessità, dunque, di affrontare il problema in maniera decisa negli interventi tesi non solo a frenare il fenomeno, ma possibilmente a diminuirlo nella sua globalità, evitando l'insorgere in altre possibili sacche territoriali (oltre a quelle odierne) ove il fenomeno possa espandersi. La minaccia al traffico commerciale marittimo potrebbe portare a delle conseguenze non tanto per il dirottamento della singola nave o di più navi, nè per il pagamento del riscatto. Potrebbe crearsi, infatti, un effetto a catena con sensibile aumento di danni materiali per l'intero sistema di trasporto marittimo e soprattutto per il personale esposto al rischio di cattura.

La gravità della minaccia ha coinvolto, nelle operazioni di sicurezza, singoli Stati e Organismi Internazionali con la creazione anche di varie

coalizioni militari di intervento (come l'Operazione Atalanta). Le varie Marine Militari si sono trovate a dover addestrare gli equipaggi in operazioni internazionali, costituendo Nuclei Militari di Protezione (per l'Italia ora non più operanti) o formando guardie private autorizzate alle operazioni di bordo nei navigli di bandiera sulla base delle singole legislazioni nazionali (per l'Italia v. la più volte citata legge n. 130/2011 e le modifiche che sono intervenute successivamente).

Proprio l'impiego di personale armato (militare e/o di vigilanza privata) aggiuntivo di sicurezza a bordo della nave può rappresentare la migliore strategia di difesa. Avendo già in qualche modo contribuito notevolmente al ridimensionamento degli attacchi conclusi con successo. Naturalmente, come si è detto, anche queste strategie comportano costi organizzativi ed economici molto ingenti ma anche un vivace dibattito in ordine ai rischi connessi all'uso della forza meglio evidenziatisi dopo il noto incidente e caso diplomatico che hanno visto coinvolti un nostro mercantile, *l'Enrica Lexie*, ed il personale armato NMP presente a bordo (in particolare i Marò Massimiliano La Torre e Salvatore Girone).

Non a caso l'imbarco di personale armato è soggetto anch'esso alle coperture assicurative "marine" e la protezione assicurativa degli interessi soggetti a rischio di attacco da parte dei pirati (le navi e le merci

caricate a bordo) ha le sue radici in tempi lontani ed è annoverata nei rischi trasporti.

Il carattere estorsivo della moderna pirateria, prevalentemente finalizzata all'ottenimento del pagamento del riscatto (*ransom*) in cambio del rilascio della nave e del carico ma soprattutto dell'equipaggio sequestrati (*kidnap*), ha condotto le compagnie di assicurazioni più influenti al mondo a concepire contratti assicurativi che contengano formulari appositi. In Italia però, in considerazione di una normativa non del tutto adeguata, sono stati sollevati dei dubbi sulla legalità delle clausole assicurative relative al riscatto e sulla loro compatibilità con l'ordine pubblico interno. In questo scritto s'è tentato di superarle in via d'interpretazione ma è evidente che un nuovo intervento chiarificatore in sede legislativa darebbe maggiore chiarezza.

In affiancamento alle coperture assicurative suddette, uno strumento validissimo per affrontare la moderna pirateria è la dotazione da parte degli armatori di mezzi e misure organizzative a difesa delle navi durante l'attraversamento di zone altamente pericolose, ovvero l'osservanza

delle cc.dd. *Best Management Practices* <sup>298</sup> , cioè regole di comportamento che prevedono il rispetto di alcune raccomandazioni di base che gli armatori debbono realizzare, in condivisione con le associazioni di categoria e l'IMO.

Da più parti, si è sostenuta la creazione, inoltre, in seno all'International Maritime Organization, di un'agenzia indipendente che possa indicare e studiare delle soluzioni per una riduzione della minaccia al trasporto marittimo internazionale, costituita dai fenomeni analiticamente esaminati in questo lavoro.

Le organizzazioni criminali si sono adeguate alle esigenze del mondo moderno, sfruttando per i loro obiettivi le maggiori potenzialità che la tecnologia moderna, oggi, mette loro a disposizione.

Altri elementi significativi per la lotta potrebbero essere costituiti da un'attività di "intelligence" adeguata; da un coordinamento sovranazionale dell'azione giudiziaria; da uno sviluppo maggiore delle misure diplomatiche; dalla continuità del supporto militare (anche se non a bordo delle navi).

---

<sup>298</sup> Con particolare riferimento ai profili di responsabilità civile del comandante per l'osservanza delle Best Management Practices v. U. LA TORRE , *Salvaguardia della nave. Doveri di esercitazione e profili di responsabilità*, in *Dir.mar.*2014, pag. 337

Infine un'espressa indicazione nell'ambito delle competenze della Corte penale internazionale (attraverso integrazioni dello Statuto di Roma ) del 1998 potrebbe, per il carattere complementare della sua giurisdizione<sup>299</sup>, contribuire ad una più efficace repressione del fenomeno pirateria, tra i più gravi "crimini internazionali individuali" . Ciò tutte le volte in cui, pur nel riconoscimento della giurisdizione universale in favore degli Stati ex normativa UNCLOS, nessuno Stato in concreto decida d'esercitare l'azione penale.

---

<sup>299</sup> Sul punto v. GREPPI, voce Corte penale internazionale in Digesto disc. pubbl., 2004.

## Bibliografia

- ANNATI M. , CAFFIO F. *Pirati di ieri e di oggi* in *Supplemento Rivista Marittima*, 2009
- AVINO M., DUCCI S. *L'adesione formale di Al Shabaab ad Al Qaeda e il ruolo della pirateria marittima* in [www.osdife.org](http://www.osdife.org)
- BANE A. *Pirates without Treasures: The Fourth Circuit declares that Robbery is not an essential element of general piracy* in *Tulane Maritime Law Journal*, 2013, Vol. 37
- BERLINGIERI F. *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo e il codice della navigazione*, 2009
- BERLINGIERI F. , *Ha diritto il noleggiatore a tempo in base alla clausola 15 del NYPE di porre la nave off-hire durante il periodo di fermo per cattura da parte dei pirati?* [Nota a *Queen's Bench Division- Commercial Court Cosco Bulk Carrier Co.LTD. c.Team-up Owning Co.LTD. 11 giugno 2010 (Gran Bretagna)*] in *Dir.Maritt.*, 2011, fasc.4
- BEVILACQUA G. *Sulla perseguibilità dei pirati somali in Italia* in *Giur. it* 2014,pag. 10
- BIONDI V., *Istituzioni di diritto romano*, 1956
- BOGLIONE A., *Pirateria in Somalia e pagamento del riscatto*, in *Il diritto marittimo, Fasc. III*, 2011

- BOGLIONE A. *Pirateria in Somalia: la cattura della nave, con il suo carico, perpetrata a scopo di riscatto di per sé sola non giustifica l'abbandono agli assicuratori e non costituisce perdita né attuale né costruttiva dei beni assicurati* in *Il Diritto Marittimo*, Fasc. I, 2011
- BOGLIONE A. *“Pirateria e rischi di guerra nelle assicurazioni marittime...”* in *Assicurazioni n. 1 -2012*
- BOI G., *I modi di utilizzo della nave e la prassi contrattuale internazionale: riflessioni in tema di inquadramento giuridico*, in *Dir. Maritt.*, 2008, fasc.1
- BRIGNARDELLO M. *Nozione di pirateria marittima e sue implicazioni*, in *Dir. Mar.*, 2010
- BRIGNARDELLO M. *“I problemi connessi alla incidenza della pirateria nei contratti di trasporto marittimo e di noleggio* in *“Rivista del diritto navigazione 2012*
- CAFFIO F., *Nuovi strumenti di protezione contro la pirateria*, in *Riv. mar.*, 2011,
- CAFFIO F., RONZITTI N. *La pirateria: che fare per sconfiggerla?* In *Osservatorio di politica internazionale n. 44*, 2012

- CALIGIURI A., *Le misure di contrasto della pirateria nel mare territoriale somalo: osservazioni a margine della risoluzione 1816 (2008) del Consiglio di Sicurezza*, in *Dir. maritt.*, 2008
- CAMARDA G. *Il dirottamento dell'aeromobile d'aeromobili e gli altri illeciti diretti contro la sicurezza dell'aviazione civile nel diritto italiano e nel diritto internazionale* in *Il diritto aereo* 1976, n.59-60
- CAMARDA G. *Problematiche giuridiche del lavoro nel settore dei trasporti. Un quadro di sintesi* in *Il lavoro nei trasporti. Profili giuridici*, a cura di M. COTTONE , Milano 2014, pag.209 ed ivi cit. Stefania Bevilacqua, *Il lavoro nella navigazione aerea e nell'ambito aeroportuale*
- CARACCILO I. , GRAZIANI F. , *Il caso dell'Enrica Lexie alla luce del diritto internazionale*, 2013
- CARBONE S.M. *Il diritto marittimo*, 2006
- CARNIMEO N. , *La pirateria nei mari: un'analisi geopolitica* in *Nuove piraterie e ordinamenti giuridici interni e internazionali*, 2011
- CASANOVA M. *Polizia Marittima*, in *Digesto Comm.* XI, 1995
- CASSESE A. , *Il caso Achille Lauro*, in *Terrorismo, Politica e Diritto nella Comunità Internazionale*, Vol. 12, 1987

- CATERINO D., *Note minime in tema di responsabilità civilistica del vettore marittimo nell'abbandono del carico per fatti di pirateria in Nuove piraterie e ordinamenti giuridici interni e internazionali*, 2011
- CAVARRETTA I.– REVELLI,E. *Pirati*, 2009
- COMENALE PINTO S. *La responsabilità per inquinamento da idrocarburi nel sistema della CLC*, 1993
- CONFORTI B., *In tema di giurisdizione penale per fatti commessi in acque internazionali, pubblicato sul sito della Società italiana di diritto internazionale*, all'indirizzo: <http://www.sidi-isil.org/>
- CONFORTI B. , *Diritto internazionale*, 2007
- CONFORTI B., *Mare territoriale* in Enc. dir vol..XXV, Milano 1975
- D'AURIA S. *Pirateria marittima da Terzo Millennio*, in *Gnosis*, 2012, Fasc. IV
- DE SOUZA P. *Piracy in the Graeco – Roman world*, in *Cambridge University Press*, 2002
- DANI A. “Assicurazioni marittime” in “*Trattato della Responsabilità civile*”, 2009

- DANI A. , GHELARDI M. *Pirateria e assicurazione – Il riscatto.* Atti del seminario ANIA Trasporti sulla pirateria del 13 gennaio 2009 nel sito [www.ania.it/ALTRI\\_RAMI\\_DANNI](http://www.ania.it/ALTRI_RAMI_DANNI)
- DIGESTO 4,9,3,1
- DOMINELLI S., *Nota a sentenza Tribunale di Ravenna del 3 dicembre 2010 Metall Market 000 c.Moormerland limited e Vittorio Shipping Company Ltd* in *Il diritto Marittimo*, 2012, Fasc. III
- FARNELLI G.M., *Sono i pirati dei terroristi? Tendenze nella prassi recente nel Golfo di Aden e nell’Oceano Indiano* in *La Comunità Internazionale*, Fasc. 2/2013
- FARNELLI G.M. *Profili giuridici della recente controversia tra Italia e India nel caso dei fucilieri del battaglione San Marco* in *La Comunità internazionale*, 2013
- FERRARINI S. *Assicurazioni marittime*, 1991
- GOSSE P., EVANGELISTI V., *Storia della pirateria*, 2008
- GRAZIANI F., *Il contrasto alla pirateria marittima nel diritto internazionale*, 2010
- GRECO E., *Sistema informativo a schede – 8/2014* in *Istituto Ricerche Internazionali Archivio Disarmo*, pagg. 15 ss.

- GRECO E. *Il ricorso italiano alle Maritime Security Companies e ai Nuclei Militari di Protezione in funzione antipirateria* in *www Archivio disarmo –Istituto di ricerche internazionali, Sistema informativo a schede, 2014/ 8*
- JHONSON , *A report on piracy and the Insurance Market. Protection against Piracy*, Allianz, 2009
- LA TORRE U., *Sicurezza della nave e difesa dalla pirateria* in *Riv. Dir. Nav., 2011, Fasc. II*
- LA TORRE U. *Salvaguardia della nave. Doveri di esercitazione e profili di responsabilità*, in *Dir.mar.2014*
- LEFEVRE D’OVIDIO – PESCATORE – TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, 2011
- LICATA F., *Diritto internazionale, immunità, giurisdizione concorrente, diritti umani: le questioni aperte nel caso dei marò e la posizione della Corte suprema indiana*, in *Dir. pen. contemp., n. 2/2013*,
- MABANE R., *La nave dirottata da pirati va “fuori nolo”?*, in *Corriere dei trasporti*, inserto Diritto e Trasporti, raccolta annuale2010/ 2011

- MANNUCCI G., *Il conflitto di giurisdizione tra Italia e India nel caso Enrica Lexie: quale ruolo per il diritto internazionale*, 2014
- MARCHIAFAVA G. *La natura giuridica dei protecting & indemnity clubs inglesi*, 2013
- MARINUCCI G.–DOLCINI E. *Corso di diritto penale*, 2001
- MASETTI G. *L'Unione Europea contro la pirateria nel Golfo di Aden in Informazioni Difesa* 2009, n.6, pag. 10
- MAURO M.R. *Il principio di giurisdizione universale e la giustizia penale internazionale*, 2012
- MIDDLETON R., HOUSE C., QUARTAPELLE L. , *Le conseguenze della pirateria nel Corno d'Africa in Osservatorio di Politica Internazionale*, n. 11, Maggio 2010
- MOLITERNI F., *Assicurazione marittima ed assicurabilità del rischio pirateria*, in *Banca borsa e titoli di credito*, 2011, fasc. 4, pt 1
- MOLITERNI F. *Assicurazione marittima ed assicurazione del rischio pirateria* in Uricchio (a cura di) *Nuove piraterie ed ordinamenti giuridici interni ed internazionali*, 2010
- MORGANTE R. *Pirateria marittima, coperture assicurative e misure di prevenzione in Mercati insicuri*, 2014

- MOSCHETTI *Pirateria* in Enc. Dir. XXX, Milano, 1983
- MUNARI F., *La «nuova» pirateria e il diritto internazionale. Spunti per una riflessione*, in Riv. dir. intern., 2009
- MUNARI F. *Giurisdizione degli Stati in caso di delitti compiuti al di fuori del mare territoriale. Spunti di riflessione tratti dal caso Enrica Lexie deciso dalla Corte suprema indiana* in Dir. mar.2013
- MURPHY M. *Piracy and Unclos: Does international Law Help regional States Combat Piracy?* in *Violence at sea: piracy in the age of global terrorism*
- PACCIONE G., *Diritti umani e contrasto al fenomeno della pirateria nel mare*, 2011
- PLUTARCO, *Vite parallele. Alessandro e Cesare*, 2008
- PORZIO S. *Sull'applicabilità della legge 15 marzo 1991 n. 82 con riferimento agli atti di pirateria nel Golfo di Aden e al largo delle coste somale*, in *Italian Maritime Journal*, 2011 n. 2
- PRETE S., *La pirateria quale evento esonerativo della responsabilità del vettore marittimo* in *Nuove piraterie e ordinamenti giuridici interni e internazionali*, 2011

- QUERCIA P., *Il tesoro dei pirati* in *Rivista Marittima, Supplemento*, 2013
- RANIERI A. *Team di sicurezza privata a bordo di mercantili italiani: problemi giuridici e operativi*, in *Rivista del diritto della Navigazione*, 2013
- REALE G., *La Pirateria del XXI secolo* in *Rivista di Diritto dei Trasporti*, 2009
- REALE G., *Il contrasto alle attività illecite in mare*, 2011
- RICCIUTELLI D., *Riflessioni sulla recente normativa relativa all'impiego delle guardie giurate per il contrasto della pirateria marittima* in *The Italian Maritime Journal* n. 1, 2013
- RICCIUTELLI D., *Pirateria marittima e l'impiego delle guardie giurate nell'attività di contrasto. Le recenti direttive ministeriali: spunti critici e proposte* in *The Italian Maritime Journal* nn. 3-4, 2013
- RIGHETTI G. *Trattato di diritto marittimo, Vol. IV*, 1990
- ROMAGNOLI E. *I delitti della navigazione: cenni introduttivi al diritto penale marittimo*, in *Trasporti*, 2009
- RONZITTI N., *Pirateria* in *Enciclopedia Diritto XXXIII*, 1983

- RONZITTI N. *La difesa contro i pirati e l'imbarco di personale militare armato sui mercantili: il caso dell'Enrica Lexie e la controversia Italia-India* in *Riv. dir. int.* 2013
- SCOTTI L., *Impossessamento della nave o dell'aeromobile* in *Enc. Dir.*, XX, 1970
- SCOVAZZI T. *Elementi di diritto internazionale del mare*, 2002
- SCOVAZZI T. *Mare nel diritto internazionale pubblico* in *Dig. disc. pubbl.* IX 1994
- SCOVAZZI T. *La cattura della nave Fidelio* in *Riv. dir. int.* 1992
- SEVERONI C. , *Le Regole di York e Anversa sulle avarie comuni: Le obbligazioni e la responsabilità della navigazione marittima* in *Trattato breve di diritto marittimo*, Vol.III, (a cura di A. Antonini) 2010
- SIA A.M.L., *Commento sub.art.422 cod. nav.* in [www.giureta.it](http://www.giureta.it)
- STELLA G. *L'onere della prova nell'assicurazione contro rischi determinati e nell'assicurazione all risks* in *Resp. civ. e prev.*, fasc.3, 1999
- SVETONIO, *Vita di Cesare*
- TAJANI A., *Il contrasto alla pirateria marittima: l'impegno delle istituzioni comunitarie e internazionali*, in *Nuove Piraterie e ordinamenti giuridici interni e internazionali*, 2011

- TELESKA C., *Recenti misure internazionali di contrasto alla pirateria*, in *Riv. dir. econ., trasp. e amb.*, 2009
- TELESKA C. *Profili assicurativi e novità legislative in tema di pirateria* in *Rivista del diritto della Navigazione*, n. 1, 2012
- TELLARINI G., *La pirateria marittima. Regime di repressione e misure di contrasto*, 2012
- TELLARINI G. *L'assicurazione del rischio security*
- TELLARINI G. *Il ricorso al personale armato come misura antipirateria: l'impiego di guardie giurate private a bordo delle navi mercantili italiane*, in *Riv. Dir. nav.*, 2014
- TORRESI F.M., *La pirateria marittima del XXI secolo* in *Il Diritto Marittimo*, fasc. 2, 2007
- TORRESI F.M., *La repressione degli atti illeciti contro la sicurezza della navigazione marittima: attualità e prospettive di sviluppo* In *Dir. mar.* 2006
- TUCIDIDE, *Storie*, I, 5, 1
- TULLIO L., *Responsabilità del vettore nel trasporto marittimo di cose*, in A. Antonini (Coordinato da ), *Trattato breve di diritto marittimo*, Vol. II, 2008
- URICCHIO A. *Nuove piraterie e ordinamenti giuridici interni e internazionali*, 2011

- VUOSI R. *La pirateria marittima: un crimine da debellare* in *International Institute of legal and criminal Studies of Pristina – Kosovo IILCS*, 2012
- ZUNARELLI S., *Trasporto marittimo di cose (responsabilità del vettore nel)*, in DEIANA M. (a cura di), *Dizionari di diritto privato –Diritto della navigazione*, 2010
- ZUNARELLI S. *La Convenzione di Londra sulla responsabilità nel trasporto marittimo di sostanze pericolose e nocive* in *Studi Romanelli*, 1997

## **Ringraziamenti**

Quando quattro anni or sono, nel luglio 2012, mi si prospettò la possibilità di affrontare per la prima volta una materia tanto affascinante ma poco conosciuta, con esclusione dei pochi addetti ai lavori, nutrivo forti perplessità in merito all’inizio di questa esperienza.

Durante questi quattro anni trascorsi, dopo aver superato qualche battuta d’arresto dovuta a varie cause, a fatica ultimata rivolgo un primo sentito ringraziamento all’amico e collega avv. *Tommaso Senni*, che con tenacia mi ha sostenuto nei primi passi. Un sentito “grazie” anche all’avv. *Marco Cottone*, al quale attualmente è affidato l’insegnamento ufficiale della materia, per i suoi preziosi consigli e suggerimenti e al Prof. *Guido Camarda*.

Raggiungo un traguardo e il mio grato pensiero va ai volti pazienti e impazienti di *mamma e papà, Marco* e ai numerosi amici e colleghi di sempre.

Da ultimo, un particolare ringraziamento alla persona che mi ha accompagnato nelle ultime tappe di questo lungo interminabile viaggio, per il sostegno, la forza d’animo, l’amore e la passione che solo un ex “Leone della Marina Militare” poteva trasmettermi: *Maurizio*.