

Matricola n. 0900029579

# **Alma Mater Studiorum - Università di Bologna**

---

**SCUOLA DI GIURISPRUDENZA**

Corso di Laurea in Giurisprudenza

## **PIRATERIA MARITTIMA: ANALISI DEI PROFILI PRIVATISTICI**

Tesi di Laurea in Diritto della Navigazione

Relatore:

**Prof.ssa GRETA TELLARINI**

Presentata da:

**VINCENZO BATTISTELLA**

**Sessione III**

---

**Anno Accademico 2013/2014**

# INDICE

## CAPITOLO PRIMO

### L'ISTITUTO GIURIDICO DELLA PIRATERIA

- 1.1. Il fenomeno della pirateria marittima e le sue implicazioni \_\_\_\_\_ pag. 1
- 1.2. La nozione di pirateria marittima nella Convenzione di Montego Bay del 1958: la pirateria internazionale \_\_\_\_\_ pag. 7
- 1.2.1. Critiche alla Convenzione di Montego Bay all'ambito di applicazione della pirateria \_\_\_\_\_ pag. 13
- 1.3. Il fenomeno della pirateria dal punto di vista dell'ordinamento giuridico italiano: definizione, presupposti e limiti \_\_\_\_\_ pag. 22
- 1.4. Altre fattispecie delittuose in ambito marittimo: terrorismo e *armed robbery* \_\_\_\_\_ pag. 24

## CAPITOLO SECONDO

### ASSICURAZIONE MARITTIMA CONTRO IL RISCHIO DI PIRATERIA

- 2.1. La pirateria come rischio assicurativo e la sua evoluzione storica da *marine risk* a *war risk* \_\_\_\_\_ pag. 32
- 2.2. La copertura assicurativa nel trasporto di merci : "l'*Institute Cargo Clause*" (I.C.C.) \_\_\_\_\_ pag. 42
- 2.3. Il contratto di assicurazione tra armatore e compagnia assicuratrice. La Polizza Corpo e Macchina \_\_\_\_\_ pag. 45
- 2.4. I rischi assicurativi coperti dai P&I Clubs \_\_\_\_\_ pag. 49
- 2.5. Il riscatto: il problema della sua copertura assicurativa. La clausola "*Sue and Labour clause*" \_\_\_\_\_ pag. 53
- 2.6. Un particolare atto di pirateria. Il sequestro dell'equipaggio e il pagamento del riscatto per la sua liberazione.  
La Clausola "Kidnap and Ransom" \_\_\_\_\_ pag. 59
- 2.7. L'imbarco di personale armato a bordo e i suoi profili assicurativi nella normativa italiana \_\_\_\_\_ pag. 64

## CAPITOLO TERZO

### L'INDICENZA DELLA PIRATERIA NEI CONTRATTI DI UTILIZZAZIONE DELLA NAVE

- 3.1. Il contratto di noleggio e la sua diversa previsione nei *time charter parties* e nei *voyage charter parties*. La predisposizione di formulari \_\_\_\_\_ pag. 70
- 3.2. Il ruolo del BIMCO nella predisposizione delle *Piracy Clauses* e la loro incidenza nel contratto di noleggio \_\_\_\_\_ pag. 73
- 3.3. Il contratto di trasporto marittimo: la presenza di atti di pirateria e il conseguente esonero di responsabilità del vettore \_\_\_\_\_ pag. 76
- 3.3.1. Pirateria e *seaworthiness* \_\_\_\_\_ pag. 81
- 3.4. La Clausola *Off-Hire* nel contesto della pirateria \_\_\_\_\_ pag. 83
- CONCLUSIONI \_\_\_\_\_ pag. 91

# CAPITOLO PRIMO

## L'ISTITUTO GIURIDICO DELLA PIRATERIA

SOMMARIO: 1.1. Il fenomeno della pirateria marittima e sue implicazioni – 1.2. La nozione di pirateria marittima nella Convenzione di Montego Bay del 1958: la pirateria internazionale – 1.2.1. Critiche alla Convenzione di Montego Bay all'ambito di applicazione della pirateria – 1.3. Il fenomeno della pirateria dal punto di vista dell'ordinamento giuridico italiano: definizione, presupposti e limiti – 1.4. Altre fattispecie delittuose in ambito marittimo: terrorismo e *armed robbery*.

### 1.1. Il fenomeno della pirateria marittima e sue implicazioni

Il presente elaborato ha ad oggetto lo studio e l'analisi della pirateria quale attività criminale antichissima che ha avuto origine fin dai primi sviluppi del commercio marittimo.

Il commercio marittimo ha rappresentato nei secoli una delle forme più utilizzate ed economicamente efficienti per garantire l'interscambio di merci e servizi tra Stati. È dunque naturale che la sicurezza e libertà dei traffici navali sia da sempre in cima alle priorità delle cancellerie mondiali ed abbia profondamente influenzato l'evoluzione del diritto internazionale in materia.

La dottrina ha storicamente dibattuto sull'esatto contenuto del concetto di pirateria senza trovare un compromesso definitivo che soddisfacesse le istanze di tutti gli attori coinvolti. Se in termini generali può definirsi come atto di pirateria il sequestro indiscriminato di persone e proprietà in mare, perpetrato con la violenza o comunque senza il consenso della vittima, esiste al contempo un dibattito sulle circostanze che legittimerebbero questa condotta entro limiti spaziali e temporali definiti.

La disciplina internazionalistica contemporanea riflette un sostanziale bilanciamento tra le esigenze di sicurezza collettiva degli agenti dominanti del processo di globalizzazione (statuali e non statuali) e le rivendicazioni di sovranità faticosamente ottenute dagli Stati di nuova indipendenza nell'arco degli ultimi 150 anni.

Il termine “pirata” è di origine greca e può tradursi nella espressione “*compiere atti di coraggio*” ovvero in quella “*tentare la fortuna con atti di coraggio*”. In lingua somala, il termine equivalente a quello di pirata è “*burcard badeed*” che giustamente inquadra la loro criminale attività, in quanto nella traduzione letterale corrisponde a “ladro o predone dell'oceano”.

Il fenomeno della pirateria esiste dunque da quando esistono i traffici marittimi e la sua presenza nei mari ha avuto uno sviluppo considerevole con il commercio marittimo, mantenendosi, pur con maggiore o minore intensità fino ai giorni nostri.

Occorre subito evidenziare che la pirateria moderna ha poco a che fare con l'immagine romanzata dei pirati, quale quella presentata dai film di cassetta come *I pirati dei Caraibi*.

Il modello è invece quello della criminalità organizzata globalizzata, applicato al mare: questo copre l'80% della superficie della Terra e ospita circa 50.000 bastimenti che trasportano l'80% del carico commerciabile mondiale. I pirati moderni puntano a impossessarsi di gran parte di questo enorme bottino.

Nell'ultimo decennio, la pirateria è cresciuta del 168% e gli attacchi sono diventati più violenti, così ha ammonito la Commissione trasporti del Parlamento britannico nel luglio 2006. Questi dati sulla pirateria sono stati pubblicati dopo due attacchi contro navi britanniche che trasportavano in Indonesia aiuti per le vittime dello tsunami del 2005. Da allora l'attività dei pirati è cresciuta esponenzialmente. I pirati del 21° secolo sono prevalentemente asiatici e africani, ma navigano in tutto il mondo.

Fino al 2007 lo Stretto di Malacca, un corridoio di 800 km che separa l'Indonesia dalla Malesia, era teatro del 42% degli attacchi globali di pirateria, un primato strappatogli nel 2008 dal Golfo di Aden, al largo del Corno d'Africa. Ma anche le acque della Cina meridionale e dell'Africa occidentale sono infestate dalle navi pirata.

Secondo il rapporto *Piracy and armed robbery against ships* dell'ICC International Maritime Bureau nella prima metà del 2006 in tutto il mondo sono stati registrati 127 attacchi, 88 dei quali concentrati nelle aree di Indonesia, Malesia, Bangladesh, Golfo di Aden/Mar Rosso, Somalia, Nigeria.

I pirati moderni dispongono della tecnologia più avanzata, che usano per far perdere le loro tracce.

Nell'articolo *High-tech pirates ravage Asian seas* (*Washington Post*, 5 luglio 1999) si è raccontato che «Una nave pirata catturata in Indonesia era attrezzata con falsi timbri d'immigrazione, strumenti per contraffare i documenti delle navi e una sofisticata strumentazione radar per le comunicazioni e la localizzazione satellitare».

Solo per ricordare qualche caso, la cattura della superpetroliera saudita *Sirius Star* nel novembre 2008 è esemplare della dimestichezza che i pirati hanno con le moderne tecnologie. La nave è caduta nell'imboscata a ben 450 miglia nautiche (cioè circa 830 km) dalle coste del Kenya, a sud-est di Mombasa. Solo con una sofisticata attrezzatura si può operare così al largo. Fino a pochi giorni prima del sequestro della *Sirius Star*, organizzazioni internazionali e società assicurative

imponavano una distanza di sicurezza di 250 miglia, ritenendo che al di là di questa fossero impossibili le azioni di pirateria.

Nella pirateria non rileva purtroppo soltanto l'alta tecnologia ma, ad esempio, il caso della nave da carico giapponese *Tenyu* illustra bene il connubio di alta tecnologia e alta finanza nella pirateria. Il bastimento, lungo 85 m, è salpato dall'Indonesia nel settembre 1998, con un carico di lingotti di alluminio del valore di 3 milioni di dollari. Diretto in Corea del Sud, non ha mai raggiunto la sua destinazione. I proprietari hanno perso i contatti radio il giorno dopo la partenza. Secondo gli investigatori, i lingotti di alluminio sono stati scaricati e venduti in Birmania, poi destinati a compratori cinesi. Le indagini sono spiazzate dai consorzi dei pirati, che ricordano le multinazionali, con filiali e dipendenti in tutta la regione. Stando agli esperti marittimi, il caso del *Tenyu* ha coinvolto pianificatori sudcoreani, criminali indonesiani, manodopera portuale birmana e operatori del mercato nero, nonché almeno qualche complice in Cina, tutti parte di una rete che le autorità non hanno ancora del tutto scoperto<sup>1</sup>

Dunque, i recenti e sempre più frequenti episodi di pirateria (alcuni dei quali verificatisi ai danni di navi per lo più mercantili battenti bandiera italiana) hanno risvegliato l'attenzione dell'opinione pubblica mondiale su questo gravissimo fenomeno<sup>2</sup>, che rappresenta la più consistente violazione di una delle regole fondamentali alla base della pacifica convivenza tra gli Stati: la libertà dei mari e del commercio marittimo.

La libertà dei mari costituisce, infatti, uno dei principi cardine sul quale è fondato tutto il sistema giuridico internazionale che regola l'uso del mare e lo svolgimento dei traffici marittimi, come si è venuto formando sulla base delle consuetudini internazionali – intese come comportamenti uniformemente tenuti nel tempo nella convinzione di uniformarsi ad un obbligo giuridico, e perciò universalmente riconosciute dagli Stati e che in quanto tali costituiscono una delle più vincolanti fonti del diritto internazionale – nonché i principi generali alla base del diritto marittimo dei singoli Stati e le varie convenzioni, succedutesi nel tempo, che li hanno disciplinati<sup>3</sup>.

Una decisa reazione in difesa dei valori e degli interessi racchiusi nel principio della libertà del mare e della sua libera navigazione non può prescindere, tra le altre, dalla considerazione che anche se oggi tale principio è universalmente riconosciuto quale regola incontestabile del diritto internazionale pubblico e pilastro inalienabile dei rapporti internazionali nonché espressione di un

---

<sup>1</sup> Vedasi N.NAPOLEONI, *Pirateria*, [online], in *Treccani.it*, 2009 < [http://www.treccani.it/enciclopedia/pirateria\\_%28II-Libro-dell%27Anno%29/>](http://www.treccani.it/enciclopedia/pirateria_%28II-Libro-dell%27Anno%29/>) (ultimo accesso: 10.01.2015)

<sup>2</sup> Definito in inglese "*Piracy and armed robbery at sea*".

<sup>3</sup> Va menzionata la Dichiarazione adottata dall'Istituto di Diritto Internazionale all'esito della sessione di Losanna del 1927 secondo la quale il principio della libertà dei mari implica non solo la libertà di navigazione nei mari aperti, ma anche la libertà di pesca in alto mare, la libertà di posare cavi sottomarini, la libertà di circolazione aerea sopra il mare aperto.

diritto naturale facente capo ai singoli soggetti di uno Stato e da questo esercitato, tuttavia la sua acquisizione da parte della comunità internazionale non è stata pacifica.

L'affermazione di tali concetti, proprio in quanto connessi al principio del libero uso del mare per il commercio marittimo, ha incontrato resistenze ed è stata nei secoli passati osteggiata, in linea teorica e di fatto, dalle grandi potenze marinare succedutesi nel dominio dei mari le quali, a sostegno e conferma della loro supremazia di fatto, adducevano anche una motivazione teorica e titoli di possesso.

La prima significativa formulazione dell'innovativo principio della "libertà dei mari", secondo cui il mare va considerato territorio internazionale e tutte le nazioni sono libere di commerciare attraverso rotte marittime, si deve al noto giurista e filosofo olandese Ugo Grozio con la sua opera dal significativo titolo "Mare Liberum".

Tutto il successivo dibattito culturale, gli approfondimenti della dottrina economica e giuridica, gli orientamenti delle politiche degli Stati, la evoluzione della legislazione internazionale, in una pur legittima varietà di espressioni, si ritrovano alla fine concordi nel ribadire l'affermazione della irrinunciabile validità del principio della libertà del mare, nel duplice aspetto della sottoposizione di una nave, nell'alto mare (o mare aperto), alla esclusiva giurisdizione dello stato di bandiera e nel divieto per qualsiasi stato di interferire in tempo di pace con una nave battente bandiera di altro stato che navighi in alto mare e del connesso principio della libertà del commercio attraverso di esso, formalmente legittimati prima nella Convenzione dell'alto mare di Ginevra del 1958 e successivamente nella più articolata Convenzione del Diritto del mare del 1982<sup>4</sup>.

Ciò premesso, si evidenzia come, nonostante l'impegno profuso dalla maggior parte degli Stati al fine di contrastare efficacemente l'attività illegale della pirateria per rendere sicure la navigazione e i traffici marittimi<sup>5</sup>, in realtà essa non è mai stata completamente debellata ed anzi negli ultimi decenni è tornata a svilupparsi in maniera preoccupante.

Limitando l'attenzione ai recenti sviluppi del fenomeno della pirateria marittima, si può notare come a partire dagli anni duemila le più importanti misure di repressione e contrasto alla pirateria marittima sono state adottate nella zona del golfo di Aden e nelle acque antistanti il Corno d'Africa.

In proposito, occorre infatti rilevare che il fenomeno della pirateria marittima al largo delle coste somale deve essere necessariamente analizzato in relazione con la situazione politica somala<sup>6</sup>.

---

<sup>4</sup> Per un approfondimento sul concetto della libertà dei mari vedasi il saggio di CARL SCHMITT "Terra e mare. Una riflessione sulla storia del mondo", Adelphi editore, Milano 2003.

<sup>5</sup> Così LUCA SALAMONE nel suo articolo "Disciplina giuridica transnazionale della pirateria navale" fa riferimento al rischio che unità navali (pubbliche e private) nonché i loro equipaggi possano subire da atti di depredazione da parte di organizzazioni criminali prive di scrupoli e dedite ad attività illecite tra le quali primeggia la pirateria navale, originatasi addirittura con la nascita della stessa navigazione.

<sup>6</sup> La Somalia è stata governata dal dittatore Siad Barre dal 1969 al 1991, anno in cui fu estromesso dal potere: da tale momento iniziò una sanguinosa lotta tra le tribù locali sfociata in una crudele guerra civile nel corso della quale molte

Ancor oggi alcuni esponenti somali sostengono che i pirati Somali non fanno altro che proteggere le coste del loro Paese dall'inquinamento dell'ambiente marino dovuto alla immissione di rifiuti tossici e dalla depredazione delle risorse ittiche da parte dei pescherecci asiatici e occidentali.

A fronte di ciò è opportuno evidenziare come la popolazione somala non vede la pirateria come un fenomeno negativo o come una attività criminale da contrastare, ma piuttosto come una fiorente fonte di reddito per i pirati e per le comunità che li proteggono<sup>7</sup>.

Ciò che maggiormente emerge dagli attacchi pirati perpetrati nell'ultimo periodo è il sempre più frequente sequestro delle navi al fine di ottenere un riscatto il cui ammontare è spesso proporzionale al valore del carico<sup>8</sup>. Le vicende appena descritte, che hanno interessato il mare antistante le coste somale, costituiscono la rappresentazione più grave del fenomeno della pirateria; tale fenomeno infatti non è per la verità mai venuto meno, e si ripete costantemente anche lungo le coste della Indonesia, di Singapore, della Nigeria, del Costa Rica o al largo dell'India<sup>9</sup> ma il suo raggio di azione deve ritenersi purtroppo più esteso. I dati ufficiali a disposizione in realtà non consentono di inquadrare con esattezza l'effettiva consistenza di tale fenomeno, che per altro pare non corrisponda al numero di aggressioni effettivamente denunciate e registrate dai competenti organi.

Si può dunque affermare che la pirateria, per la sua crescente portata e come peraltro dimostrano i numerosi attacchi a danno di navi da crociera o mercantili, rappresenta una forte preoccupazione, sotto diversi profili, per i governi, gli armatori, gli imprenditori, gli equipaggi, i passeggeri e comunque per chiunque si imbatte a vario titolo nei moderni pirati.

I pirati "moderni" operano con modalità d'azione particolarmente efficaci ed organizzate, disponendo di armi letali e di veloci imbarcazioni con le quali abbordano soprattutto le navi da carico.

---

regioni proclamarono la loro autonomia (la regione settentrionale del Somaliland nel 1991, la regione del Puntland nel 1998). Solo nel 2004 – sotto l'influenza delle Nazioni Unite – venne costituito il Governo Federale di Transizione, da subito osteggiato dalle forze politiche che si opponevano al processo di pacificazione. Pochi anni più tardi precisamente nel 2006 si costituì un movimento politico militare denominato Corti islamiche (sostenuto da Iran, Libia e Arabia Saudita) che assunse il controllo di una parte del Paese. Nel frattempo procedeva la disgregazione politica della Somalia, soprattutto in ragione delle autoproclamazioni di indipendenza avanzate dagli Stati di Galguduud, dal Maakhir, dal Northland e dal Jubaland; a ciò si aggiungeva la situazione politica e sociale divenuta ormai gravemente precaria. Basti pensare che a causa dei continui combattimenti si determinò una emergenza umanitaria di proporzioni catastrofiche tanto che nel 2010 venne dichiarato lo stato di emergenza. A rendere più grave questa incresciosa situazione politico – sociale somala contribuì la pesca illegale praticata dalle flotte straniere, costringendo in tal modo ex pescatori a pirateggiare per guadagnarsi da vivere.

<sup>7</sup> Vedasi G. TELLARINI, *La Pirateria marittima. Regime di repressione e misure di contrasto*, Roma, Aracne 2012, pp. 76 e ss.

<sup>8</sup> Le navi che sono state oggetto di pirateria al largo delle coste della Somalia presentano differenti caratteristiche: sono petroliere come la Sirius Star; navi cargo come la MV Faina; pescherecci come la Playa de Bakio; navi cargo come la Maersk Alabama; Yacht di lusso come Le Ponant; navi da crociera come la Seaborn Spirit.

<sup>9</sup> Il fenomeno della pirateria è sotto costante osservazione dell'*International Maritime Bureau*, organo istituito nel 1981 in seno al *ICC Commercial Crime Services* (CCS). Nel 1992 è stato altresì creato l'IMB Piracy Reporting Centre, con sede a Kuala Lumpur in Malesia, al fine di contrastare in modo più appropriato il fenomeno qui esaminato.



Generalmente operano in rotte strategiche dove transita giornalmente un numero elevato di navi, riuscendo poi a trovare rifugio nelle acque e nei porti di Stati vicini e compiacenti o comunque incapaci di reagire perché ad esempio militano in situazioni di precarietà politica.

La pirateria sta dunque sempre più diventando una attività economicamente vantaggiosa per i criminali ed un gravissimo problema per le compagnie di navigazione a causa degli effetti pregiudizievoli che comporta.

Per analizzare nel dettaglio le dannose implicazioni che generano da tale fenomeno è dunque opportuno citare i rischi per la vita umana da parte di chi si trova sulle navi assalite dai pirati, oltre che i danni economici che possono subire le compagnie di navigazione per il pagamento di ingenti riscatti nel caso in cui i pirati riescano a catturare la nave ed il carico.

A ciò si aggiunge il fatto che gli armatori sono costretti a sopportare un incremento dei costi di viaggio per provvedere ad adeguate coperture assicurative<sup>10</sup> oppure per seguire una diversa rotta più sicura ma più lunga e di conseguenza più onerosa.

L'incremento di questi costi spesso viene traslato sul prezzo dei beni trasportati con conseguente pregiudizio economico in ultima istanza anche per il consumatore finale.

Si comprende dunque come questo preoccupante fenomeno, se da un lato pone gli Stati legittimati ad intervenire nei confronti di navi pirata qualunque sia la loro nazionalità, dall'altro lato per le compagnie di assicurazione diventa fondamentale tutelarsi di fronte ai rischi che esse corrono nel momento in cui le loro navi attraversano linee di traffico minacciate dai pirati.

Dall'analisi di tali aspetti si rende dunque opportuno individuare quali siano sul piano giuridico gli elementi che caratterizzano la nozione di pirateria al fine di verificare come essa differenzi da altri reati: la definizione di pirateria assume infatti rilevanza non solo per stabilire per quali tipi di atti di violenza in mare gli Stati possono esercitare i poteri di repressione che il diritto internazionale riconosce loro riguardo la pirateria ma soprattutto per accertare la tipologia di rischi coperti da una determinata polizza assicurativa, oltre che per appurare quali conseguenze un atto di pirateria può avere sul regime di responsabilità del vettore marittimo o delle parti che hanno sottoscritto un *charter party*.

Ad ogni modo anche se si cerca di individuare il concetto di pirateria la definizione di essa non è univoca da un punto di vista giuridico-assicurativo. Infatti, non solo negli ordinamenti interni dei vari Stati si riscontrano definizioni differenti ma, anche nel diritto internazionale del mare si

---

<sup>10</sup> Vedasi N. CARMINEO - M. GUGLIELMO, *Chi sono i pirati della Somalia* in *Rivista italiana geopolitica Limes*, 2009, p.172.

distingue la pirateria *iuris gentium* dalla pirateria per analogia, ossia dagli atti di violenza che non presentano le caratteristiche della prima fattispecie<sup>11</sup>.

Infine, non può non rilevarsi che la pirateria assume altresì diversi significati nelle Convenzioni internazionali in materia di trasporto nei *charter parties* e nel mercato assicurativo.

## **1.2. La nozione di pirateria marittima nella Convenzione di Montego Bay del 1982: la pirateria internazionale**

In tema di diritto internazionale, la pirateria rientra fra i cosiddetti *delicta iuris gentium*, cioè fra i delitti che, per la loro gravità, ripugnano alla coscienza civile di tutti i popoli. Di conseguenza, l'ordinamento internazionale autorizza tutti i propri soggetti, cioè gli Stati, a punire con i propri organi giurisdizionali e amministrativi gli individui che se ne rendano colpevoli. Si parla, in materia, di competenza universale alla repressione della pirateria.

Così, la terza conferenza delle Nazioni Unite, tenuta a Montego Bay nel 1982, si concluse proprio con l'adozione di una Convenzione sul Diritto del Mare, la United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) che si sviluppa in una triplice direzione:

- aggiornare la normativa prevista dalle precedenti convenzioni;
- integrare la regolamentazione di aspetti soggetti ad una disciplina solo parziale o disorganica;
- delineare soluzioni per affrontare problematiche nuove legate al progresso tecnologico ovvero alla richiesta di regole volte a garantire un riequilibrio quanto alla partecipazione degli Stati allo sfruttamento delle risorse naturali.

La Convenzione venne aperta alla firma il 10 aprile 1982 raccogliendo 130 voti favorevoli, 4 contrari (Stati Uniti, Venezuela, Turchia e Israele) e 17 astensioni, fra cui l'Italia. Detta Convenzione ad oggi conta 162 aderenti fra cui non figurano gli Usa, nazione in cui il dibattito relativo alla ratifica è ancora in corso.

Per ciò che attiene l'aspetto della pirateria gli articoli ad essa dedicati, scaturiti dalla precedente Conferenza di Ginevra del 1958, furono recepiti quasi senza modifiche nella Convenzione firmata a Montego Bay, dove sono stati raggruppati negli articoli da 100 a 110.

Tutto ciò che riguardava la pirateria fu automaticamente recepito dalla legge italiana del 2 dicembre 1994, n. 689, così inserendo l'intera Convenzione nel sistema giuridico italiano<sup>12</sup>.

---

<sup>11</sup> Vedasi M. BRIGNARDELLO, *Nozione di pirateria marittima e sue implicazioni*, in AA.VV., *Scritti in onore di Francesco Berlingieri*, numero speciale su Dir. Maritt., 2010 volume I, pp. 225 e ss.

Guardando nel dettaglio gli elementi fondamentali relativi alla lotta contro la pirateria scaturenti dalla appena citata Convenzione di Montego Bay del 1982 sul diritto del mare, si nota che l'articolo 100 tratta della necessità che gli Stati collaborino nella repressione del fenomeno della pirateria in alto mare o in ogni luogo posto al di fuori della giurisdizione di ogni singolo Stato, ponendo quindi in evidenza il presupposto legale affinché si sviluppi l'attività di repressione di forza di una previsione di diritto internazionale<sup>13</sup>.

La definizione di cosa si intenda per pirateria è prevista nel dettato dell'articolo 101 secondo cui la pirateria vera e propria, definita da alcuni come «brigantaggio sul mare», si sostanzia in atti illegittimi di violenza, di impossessamento o di appropriazione commessi per scopi personali dall'equipaggio o dai passeggeri di una nave e diretti, in alto mare, contro un'altra nave o contro persone o beni siti a bordo di essa; in atti di partecipazione volontaria all'utilizzazione di una nave pirata; in azioni aventi lo scopo di aiutare altri a commettere atti del tipo già definito o intrapresi nell'intento di facilitare atti del genere.

Perché si abbia pirateria nell'accezione tradizionale del termine, gli atti in questione debbono essere commessi con l'*animus furandi*, cioè a dire per rapina a scopo di lucro.

Dunque, la nozione di pirateria accolta dal diritto internazionale richiede da un lato che l'azione criminosa provenga da una nave differente da quella posta in pericolo e che, nella normalità dei casi, l'azione violenta venga perpetrata a bordo; dall'altro, 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'.

Tale nozione esclude dalla fattispecie della pirateria vera e propria altre figure quali: gli atti di violenza compiuti da individui per impadronirsi in alto mare di una nave per un intento dimostrativo, avente carattere spiccatamente politico; il caso di un equipaggio che combatta contro il proprio governo o che trasporti in un paese insorto armi o armati a scopo di guerra civile; gli atti di violenza operati in tempo di guerra da navi mercantili contro navi militari o private nemiche; l'ammutinamento e la tratta degli schiavi, figure queste ultime che differiscono nettamente dalla pirateria in quanto non arrecano, in sé considerate, pregiudizio alla sicurezza dei traffici marittimi in tempo di pace.

La pirateria, quale delitto *iuris gentium*, non deve nemmeno essere confusa con la cosiddetta pirateria 'per analogia', di cui si parlerà in seguito, crimine commesso nell'ambito delle acque

---

<sup>12</sup> Legge italiana del 2 dicembre 1994, n.689. *Ratifica ed esecuzione della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, con allegati e atto finale, fatta a Montego Bay il 10 dicembre 1982, nonché dell'accordo di applicazione della parte XI della Convenzione stessa con allegati, fatto a New York il 29 luglio 1994.*

<sup>13</sup> Vedasi Tesi di Laurea "Pirateria: una minaccia alla sicurezza del trasporto marittimo internazionale. Tra percezione e realtà. – Dottorando Antonio Guido Monno – Università degli Studi di Trieste, XXIV Ciclo del Dottorato di Ricerca in Scienze integrate per la sostenibilità territoriale, a.a. 2011/2012.

territoriali di uno Stato e quindi sanzionato non dalla norma internazionale generale sulla pirateria, ma unicamente dall'ordinamento interno statale. Tali atti, infatti, in quanto compiuti nell'ambito della sfera territoriale di un singolo Stato rientrano nella potestà punitiva e repressiva di quel determinato Stato.

Come già detto, il fenomeno della pirateria è minuziosamente disciplinato dalla Convenzione di Ginevra del 1958 sull'alto mare e dalla Convenzione di Montego Bay del 1982 sul diritto del mare, rispettivamente agli articoli: da 14 a 21 e da 100 a 110. In particolare, la disciplina dettata dalla Convenzione di Montego Bay in materia ha lasciato in pratica inalterate le disposizioni della Convenzione di Ginevra, con pochissime aggiunte e varianti. La Convenzione di Montego Bay del 10 dicembre del 1982<sup>14</sup> (UNCLOS<sup>15</sup>) sul diritto del mare fornisce una definizione di pirateria *iuris gentium* all'articolo 101, richiamando in tal modo il testo dell'articolo 15 della Convenzione di Ginevra del 1958 sull'alto mare<sup>16</sup>.

Secondo tale disposizione legislativa, si considera atto di pirateria ogni atto illegale di violenza, detenzione o depredazione, commesso per fini privati dall'equipaggio o dai passeggeri di una nave o di un aeromobile privati che sia diretto contro un'altra nave o un altro aeromobile o contro persone o beni a bordo di essi in alto mare o in luogo non soggetto alla giurisdizione di alcuno Stato<sup>17</sup>.

Dunque, ai sensi di quanto dispone l'articolo 101 UNCLOS nel caso di compresenza di tutti gli elementi sopra descritti, la pirateria in alto mare viene considerata universalmente quale *crimen iuris gentium*: si tratta, in sostanza, di un crimine sanzionato in base ad una norma di diritto internazionale generale, secondo cui tutti gli Stati hanno l'obbligo di adoperarsi per la sua repressione attraverso una fattiva collaborazione.

Nell'ambito dell'attività di pirateria si colloca altresì l'articolo 105 della Convenzione di Montego Bay – che ripetendo il dettato della Convenzione di Ginevra del 1958 sull'alto mare a tutela del principio di libertà dei traffici marittimi – sancisce il principio della cd. “*giurisdizione universale*” in deroga a quello per il quale solo lo Stato di bandiera può esercitare la propria giurisdizione nei confronti delle navi battenti bandiera nazionale. Tale norma di diritto internazionale consente infatti ad ogni Stato, indipendentemente dalla nazionalità della nave o dalla

---

<sup>14</sup> La convenzione di Montego Bay è stata ratificata e resa esecutiva in Italia con legge del 2 dicembre 1994 n. 689.

<sup>15</sup> Il termine UNCLOS costituisce l'acronimo di *United Nations Conference of the law of the sea*.

<sup>16</sup> La Convenzione di Ginevra non aveva fatto altro che codificare la nozione invalsa nel diritto internazionale consuetudinario.

<sup>17</sup> I profili terminologici riguardanti l'illegalità dell'atto di pirateria evidenziati nell'art.101 UNCLOS sono stati oggetto di analisi critica in dottrina in quanto è apparso quanto meno lecito dubitare della possibilità che possa esistere un atto di pirateria legale. Sul punto vedasi A.DANI, *Pirateria: fenomeno antico e problemi recenti*, in *La sicurezza nel trasporto e nelle infrastrutture della navigazione marittima ed aerea*, U.LA TORRE, A. L.M. SIA, Catanzaro, 2011, p. 101.

cittadinanza dei pirati di catturare una nave o un aeromobile pirata, fermare le persone e catturare le cose a bordo degli stessi, in alto mare o in altro posto fuori dalla giurisdizione dello Stato costiero.

Secondo tale disposizione, se l'attacco pirata si svolge in alto mare, ciascun Stato, con le proprie navi da guerra e di Stato potrà disporre di diversi poteri che si concretizzano nel diritto di inseguimento<sup>18</sup>, di visita, di cattura e sequestro della nave, di arresto e di perseguimento penale dei soggetti.

Secondo il disposto dell'articolo 101 lettera *a)* sopra menzionato perché si configuri un atto rilevante ai fini della disciplina del diritto uniforme, occorre che l'atto presenti le caratteristiche della violenza, detenzione e depredazione e deve essere commesso dall'equipaggio o dai passeggeri di una nave *privata* o da un aeromobile privato *per fini privati*.

Detta ultima disposizione induce ad escludere dall'ambito di applicazione della disciplina in questione gli atti commessi per fini politici oltreché gli atti di terrorismo compiuti per finalità politiche.

Dall'esame dell'articolo 101 lett. *b)* e *c)* si rileva che nella definizione di pirateria vengono fatti rientrare due ulteriori condotte; si tratta in particolare della ipotesi di una nave o di un aeromobile che senza aver commesso un atto di pirateria operi con il proposito di commetterlo e l'ipotesi di istigazione e favoreggiamento rispetto all'atto di pirateria.

In tali situazioni, il potere di cattura – spettante allo Stato ai sensi dell'articolo 105 della UNCLOS – può essere esercitato solo dalle navi da guerra, da navi militari o da navi in servizio governativo autorizzate.

In proposito, occorre precisare che la cattura può essere effettuata in alto mare o in luoghi fuori dalla giurisdizione del singolo Stato: ne consegue che ove la nave pirata si rifugi nel mare territoriale la facoltà esclusiva di catturare la nave spetta allo Stato costiero.

È altresì opportuno rilevare che al potere di catturare la nave o l'aeromobile si associa il potere per una nave da guerra di visitare la nave sospetta di pirateria. Nell'eventualità in cui i sospetti si rivelassero infondati e la nave catturata non avesse dato adito a sospetti con il proprio comportamento, secondo la prescrizione dell'articolo 110, comma 3 della UNCLOS, la stessa potrà essere indennizzata per eventuali danni subiti.

---

<sup>18</sup> La Convenzione di Montego Bay sul Diritto del Mare del 1982, in realtà non contiene alcuna specifica disposizione sul diritto di inseguimento nelle ipotesi di pirateria ma si applica estensivamente l'articolo 111 Unclos laddove si stabilisce che “è consentito l'inseguimento di una nave straniera quando le competenti autorità dello Stato Costiero abbiano fondato motivo di ritenere che essa abbia violato le leggi e i regolamenti dello Stato stesso. L'inseguimento quando la nave straniera o una delle sue lance si trova nelle acque interne, nelle acque arcipelagiche, nel mare territoriale, oppure nella zona contigua dello Stato che mette in atto l'inseguimento e può continuare oltre il mare territoriale o la zona contigua solo se non è stato interrotto [...]. Il diritto di inseguimento cessa non appena la nave inseguita entra nel mare territoriale del proprio Stato o di un terzo Stato”. La nozione di mare territoriale verso cui si estende la giurisdizione dello Stato costiero è indicata dall'art. 3 della Convenzione di Montego Bay nel tratto di mare incluso nelle 12 miglia nautiche dalla linea base della costa.

Una analoga situazione si verifica nel caso in cui la cattura sia stata fatta senza un adeguato motivo: in tal caso lo Stato che ha operato la cattura è responsabile nei confronti dello Stato della nave catturata per i danni subiti a seguito della cattura.

In ultimo si precisa che le uniche navi abilitate alla visita o alla cattura della nave pirata sono le navi da guerra, non avendo invece tale potere le navi private o le navi commerciali.

Per contro la nave privata che venga assalita ha il diritto di resistere all'atto di pirateria, sottraendosi alla cattura ed esercitando nel caso la forza, in virtù del principio della legittima difesa e può altresì procedere alla cattura della nave pirata, per poi consegnarla nel primo punto di approdo all'autorità marittima competente.

Per concludere il discorso relativo alla normativa internazionale in materia di pirateria è opportuno richiamare i requisiti che la UNCLOS detta per la nave privata.

In particolare, come indica l'articolo 101 della UNCLOS, deve trattarsi o di una nave o di un aeromobile privati, armati allo scopo di commettere un atto di pirateria, anche se non hanno commesso un simile reato, oppure di una nave o di aeromobile impiegato per commettere un atto di pirateria fino a quando rimangono sotto il controllo di chi ha commesso tale atto (art. 103).

Le norme di diritto uniforme in merito individuano altresì l'oggetto del crimine posto che l'atto deve essere diretto in alto mare verso un'altra nave o aeromobile, o verso persone o cose a bordo di detta nave o aeromobile, e ciò deve verificarsi in luoghi al di fuori della giurisdizione di uno Stato, verso navi, aeromobili persone o cose<sup>19</sup>.

In sintesi il dettato della norma sopra citata secondo cui il crimine di pirateria può essere commesso in alto mare o in un luogo al di fuori della giurisdizione del singolo Stato costiero mira a confermare il principio di sovranità dello Stato costiero sul mare territoriale.

Ebbene, con riguardo alla prevenzione e repressione della pirateria ai fini del diritto internazionale, le navi vanno distinte, con riguardo alla diversa condizione di cui esse godono e al diverso regime giuridico cui sono sottoposte, in due categorie fondamentali: navi pubbliche e navi private. Le navi pubbliche, a differenza di quelle private, sono assolutamente immuni da qualsiasi interferenza materiale o giurisdizionale da parte di ogni potere statale straniero, indipendentemente dall'ambito spaziale nel quale si trovano e cioè, mare territoriale, zona contigua, zona economica esclusiva, alto mare. Le navi private, invece, sono sottoposte, in linea di principio, all'esclusivo potere materiale dello Stato della bandiera e sono, di conseguenza, sottratte al potere coercitivo di tutti gli altri Stati in alto mare; tuttavia, quando si trovano in acque adiacenti alle coste di Stati a

---

<sup>19</sup> Ne deriva che in alto mare è necessaria la presenza di due navi, mentre in luoghi al di fuori della giurisdizione del singolo Stato non si richiede la presenza di due navi e l'atto di violenza può essere commesso anche contro persone o cose non a bordo (nel senso di territorio *nullius* si esprime N. RONZITTI, *Pirateria (dir. vigente)*, in *Enc. Dir.* XXXIII, 1983.

esse estranei, si ha, entro certi limiti, nei loro confronti un concorso di poteri tra Stato nazionale e Stato costiero.

Nel diritto internazionale generale, la pirateria vale come fatto idoneo a far cessare questa distinzione e a consentire l'estensione dei poteri di una nave di Stato nei confronti di navi straniere, siano esse pubbliche o private, al fine dell'esercizio di poteri coercitivi, anche se, quando atti di pirateria vengono compiuti da navi da guerra o di Stato, l'arresto di tali navi potrebbe determinare conseguenze più gravi, proprio a causa dell'immunità da ogni interferenza di Stati stranieri di cui esse generalmente godono. In pratica, la pirateria si presenta come un fatto idoneo a far cessare l'esclusività del potere dello Stato della bandiera, sottraendo la nave al potere di protezione del proprio Stato.

Ciò non significa, però, che essa faccia venire meno la nazionalità della nave che, cioè, si produca il fenomeno della 'snazionalizzazione' della nave, in quanto la conservazione o la perdita della nazionalità dipende dalla legislazione interna dello Stato che l'aveva concessa. Ciò significa soltanto che, in presenza di atti di pirateria, viene a cessare la presunzione dell'effettività del potere dello Stato nazionale sulla nave pirata, con esclusivo riferimento al perseguimento di quegli stessi atti. Infatti, è l'interesse alla repressione del delitto di pirateria che legittima l'esercizio del potere degli altri Stati su tale nave. Siamo, quindi, in presenza (come in tutti gli altri casi di potere di intervento su navi altrui) di un'ipotesi di esercizio funzionale delle attività di governo, esercizio che incontra i suoi limiti non nel dato spaziale, bensì nella soddisfazione di un determinato interesse che, in questo caso specifico, è quello della repressione del crimine.

Al di là del limite di tale repressione, la nave pirata rimane sottoposta alla potestà di governo dello Stato della bandiera. Ma l'eccezionale libertà riconosciuta in tal caso dall'ordinamento a tutti i membri della Comunità internazionale, in deroga al principio generale dell'astensione dall'esercizio di un potere materiale di coercizione in spazi liberi su individui o beni stranieri, si inquadra pur sempre nell'esercizio del potere dello Stato, inteso cioè come potestà coercitiva statale e non come esercizio di un potere a esso delegato dalla Comunità internazionale. Lo Stato, quando interviene per punire un individuo colpevole di atti di pirateria, non agisce come organo della Comunità internazionale, bensì come un soggetto nell'esercizio della libertà che l'ordinamento internazionale riconosce a tutti i propri soggetti, in presenza di atti e di azioni che per la loro efferatezza siano idonei a turbare la coscienza di tutti i consociati e siano, quindi, idonei a interferire con l'indisturbato svolgimento della vita di ciascuna comunità territoriale: principio dell'universalità della giurisdizione penale.

### 1.2.1. Critiche alla Convenzione di Montego Bay all'ambito di applicazione della pirateria

L'analisi sopra esposta del dettato normativo della UNCLOS ci porta ora esporre alcuni dei molteplici problemi interpretativi sollevati dalla nozione UNCLOS di atto costituente crimine di pirateria. Innanzitutto, ciò che si contesta è la stessa sfera di azione riconosciuta dalla Convenzione del 1982 agli Stati per reprimere gli atti di violenza compiuti in alto mare perché ritenuta piuttosto ristretta.

Infatti, alla luce della nozione fornita da detta Convenzione, non rientrano nel concetto di pirateria *juris gentium* l'ammutinamento, il dirottamento di una nave da parte di persone già a bordo, gli atti di violenza che hanno come finalità non la depredazione per scopi privati ma l'impossessamento di una nave per ragioni politiche e terroristiche<sup>20</sup>.

Sempre secondo la definizione ristretta di pirateria, di cui all'articolo 101 UNCLOS, solo lo Stato di bandiera è legittimato ad esercitare poteri di coercizione, con la conseguenza che uno Stato terzo non possa intervenire a meno che non espressamente autorizzato dallo Stato di bandiera. La naturale riluttanza di certi Stati a dare il proprio consenso finisce con l'avvantaggiare i criminali consapevoli di rimanere impuniti se operano in alto mare con navi battenti bandiera di Paesi tolleranti o comunque incapaci di reagire.

Si è reso dunque necessario cercare di superare questi inconvenienti e ciò sia attraverso una applicazione analogica delle disposizioni sulla pirateria ad altri reati commessi in alto mare sia concedendo la possibilità ad ogni Stato di adottare misure repressive<sup>21</sup>.

Un ulteriore tentativo volto a superare i limiti della ristretta nozione di pirateria di cui all'articolo 101 della UNCLOS è consistito nel giustificare l'intervento di una nave a favore di un'altra vittima di atti di violenza, ciò sul presupposto che l'articolo 98 prevede un obbligo di prestare soccorso alle navi che si trovano in pericolo.

Così, si è ritenuto che – al di là dei tentativi sopra specificati, che peraltro non sembrano che abbiano ottenuto ampio successo – la Convenzione di Montego Bay del 1982, soprattutto in forza della preoccupante minaccia terroristica, sia uno strumento inadeguato per reprimere la vasta gamma di atti di violenza che possono essere compiuti in mare. Detta critica è stata mossa sul presupposto che la Convenzione, al di là dell'ipotesi di pirateria secondo la ristretta accezione di cui

---

<sup>20</sup> M. ANGELONI – A. SENESE, *Il diritto del mare nel contrasto ai traffici illeciti internazionali*, Bari, 2005.

<sup>21</sup> Così ad esempio per dimostrare l'esistenza di un divieto di porre in essere in alto mare qualsiasi atto illecito contro la sicurezza della navigazione si è fatto riferimento all'art. 87 comma 2, secondo cui le libertà dell'alto mare, riconosciute a tutti i Paesi devono essere esercitate da uno Stato nel rispetto degli interessi degli altri, nonché all'art. 88 ai sensi del quale l'alto mare deve essere utilizzato solo per fini pacifici. Ciò ha portato ad affermare che se uno Stato non è in grado di garantire che le proprie navi rispettino tali principi è tenuto ad acconsentire all'adozione di misure coercitive da parte di altri Stati.



all'articolo 101, non contiene specifiche disposizioni che consentono agli Stati di intervenire nei confronti di navi che compiono, o che sono sospettate di compiere, gravi reati a meno che non vi sia un'espressa autorizzazione da parte dello Stato di bandiera.

La Convenzione è oggetto di un'ulteriore contestazione sotto l'aspetto dell'attività di pirateria.

Allo scopo di reprimere efficacemente un determinato reato, non è sufficiente catturare i responsabili, ma occorre evitare che essi vengano rilasciati senza essere adeguatamente processati<sup>22</sup>.

Sul punto, la Convenzione di Montego Bay all'articolo 105 si limita a statuire che le pene da infliggere ai responsabili e le misure da adottare nei confronti delle navi pirata catturate vengono decise dagli organi giurisdizionali dello Stato che ha disposto il sequestro della nave. In tale circostanza tuttavia vi è il rischio che lo Stato che ha catturato in alto mare una nave pirata, non preveda nel proprio ordinamento giuridico pene adeguate oppure che non abbia comunque interesse a sottoporre a giudizio i pirati che hanno attaccato una nave straniera magari per il timore di ricevere rappresaglie e minacce da parte delle organizzazioni criminali<sup>23</sup>.

In tale contesto, occorre ricordare il caso del dirottamento della nave *Achille Lauro* avvenuto nel 1985 che costituisce forse la dimostrazione più evidente dei limiti della Convenzione di Montego Bay del 1982 e ciò ancor prima della sua entrata in vigore, avvenuta il 16 novembre 1994. Nel caso *Achille Lauro* infatti i dirottatori erano già a bordo della nave e sembravano agire per finalità politiche: tali condizioni sembravano non far sussistere i presupposti (presenza di due navi, finalità private) richieste dalla Convenzione di Montego Bay affinché si potesse parlare di pirateria *juris gentium*.

L'evidente necessità di colmare le lacune della Convenzione di Montego Bay si avvertì immediatamente e si cercò di porre rimedio con un'altra Convenzione, elaborata in tempi rapidissimi: il 10 marzo 1988 è infatti stata firmata a Roma la Convenzione SUA (*Convention for the Suppression of unlawful Acts*) sulla soppressione degli atti illeciti contro la sicurezza della navigazione marittima<sup>24</sup>.

Dunque, i problemi e i quesiti giuridici determinati dalla pirateria contro la navigazione marittima hanno ricevuto un importante inquadramento in quest'ultima citata Convenzione firmata a Roma il 10 marzo 1988 in occasione di una conferenza promossa dall'IMO (*International Maritime Organization*) su iniziativa italiana.

---

<sup>22</sup> Sul punto vedasi BLANCO-BAZAN, *Legal aspects of piracy and armed robbery against shipping*, relazione tenuta durante il seminario *Piracy and armed robbery against shipping*, svoltosi a Bruxelles il 21 gennaio 2009 <[http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/events/2009\\_01\\_21\\_piracy\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/events/2009_01_21_piracy_en.htm)>

<sup>23</sup> Sul punto, vedasi M. BRIGNARDELLO, *Atti di violenza in mare e sicurezza nella navigazione*, in U. La Torre – A.M. Sia, *La sicurezza nel trasporto e nelle infrastrutture della navigazione marittima ed aerea*, Catanzaro, 2011.

<sup>24</sup> La Convenzione di Roma del 1988 è entrata in vigore il primo marzo 1992 ed è stata ratificata dall'Italia. Essa è contemplata da un Protocollo dello stesso anno inerente la soppressione degli atti illeciti contro la sicurezza di piattaforme fisse localizzate nella piattaforma continentale.

Tale Convenzione per la repressione degli atti illeciti contro la sicurezza della navigazione marittima rappresenta infatti una significativa manifestazione della presa di coscienza della comunità internazionale rispetto a un fenomeno che fuoriesce da ogni classificazione giuridica classica e di fronte al quale, proprio per questa sua atipicità, l'ordinamento internazionale incontra difficoltà nell'individuare gli strumenti giuridici per reprimerlo.

Si è già accennato, nel fornire la nozione di pirateria marittima, al fatto che indubbiamente terrorismo e pirateria sono due fenomeni distinti, anche se entrambi comportano lo stesso nocumento alla sicurezza dei traffici marittimi internazionali. In assenza di una specifica disciplina convenzionale, la cattura di una nave in mano ai terroristi, in alto mare, secondo il diritto internazionale generale resta affidata al potere coercitivo dello Stato della bandiera. La cattura da parte di uno Stato diverso resta subordinata a uno dei seguenti fattori: consenso dello Stato della bandiera; titolo di giurisdizione rappresentato dal diritto di inseguimento; esistenza di un collegamento tra la nave e la comunità territoriale cui appartiene lo Stato interveniente, nel senso che la nave deve aver compiuto una operazione in una zona sottoposta alla giurisdizione di quest'ultimo Stato; presenza a bordo di ostaggi dello Stato interveniente o anche di Stati terzi.

Al momento dell'entrata in vigore della Convenzione di Roma, la disciplina giuridica per la repressione degli atti illeciti contro la sicurezza della navigazione marittima ha subito alcuni mutamenti.

La menzione di questa ulteriore Convenzione che si è occupata della feroce attività della pirateria induce naturalmente a delineare gli aspetti principali che differenziano la Convenzione di Roma del 1988 da quella di Montego Bay del 1982.

Preliminarmente, sotto l'aspetto della operatività, è opportuno ricordare che la Convenzione di Roma del 1988 si riferisce non soltanto agli atti di violenza compiuti in alto mare, ma trova applicazione ogni qualvolta una nave pirata<sup>25</sup> sia coinvolta in un viaggio internazionale. La Convenzione di Roma, al suo articolo 4, trova infatti applicazione sia all'ipotesi in cui la nave navighi (oppure sia previsto nel suo piano di viaggio che debba navigare) nelle acque territoriali di uno Stato sia quando si trovi a navigare al di fuori dello Stato a condizione che provenga da o sia diretta al di là dei limiti esterni del mare territoriale di uno Stato dei limiti laterali del mare territoriale di detto Stato con altri Stati adiacenti, così escludendosi solo l'ipotesi di una nave che effettui un viaggio di cabotaggio tra porti dello stesso paese<sup>26</sup>.

---

<sup>25</sup> In proposito, si precisa tuttavia che la Convenzione di Roma del 1988 non trova applicazione nei riguardi delle navi da guerra e delle navi di Stato addette a determinati servizi non commerciali.

<sup>26</sup> La stesura dell'articolo 4 della Convenzione di Roma del 1988 aveva sollevato numerose difficoltà durante i suoi lavori preparatori volendosi trovare una formulazione che rendesse al meglio l'idea di comprendere nel campo di applicazione di detta Convenzione tutte le navi interessate ad un viaggio internazionale. Per un maggior

Quando non ricorra questa situazione, la Convenzione è egualmente applicabile qualora l'autore o presunto tale della violazione sia scoperto sul territorio di uno Stato parte.

La disciplina convenzionale si applica inoltre nei confronti di qualsiasi persona che, illecitamente e intenzionalmente, come sancisce l'articolo 3, si impossessi di una nave, se tale atto è di natura tale da compromettere la sicurezza della navigazione; distrugga una nave o causi danni a essa o al suo carico, in modo da compromettere la sicurezza della navigazione; metta o faccia mettere per qualsiasi motivo un dispositivo o una sostanza idonea a distruggere una nave o a causare a essa o al suo carico danni che ne compromettano (o possano comprometterne) la sicurezza della navigazione; distrugga o danneggi in modo grave installazioni o servizi di navigazione marittima o ne perturbi gravemente il funzionamento; comunichi un'informazione falsa che possa compromettere la navigazione di una nave; ferisca o uccida qualche persona, quando questo fatto presenti un collegamento con uno dei reati tentati o commessi, di cui si è già detto. Commette del pari un reato penale, rilevante per la Convenzione, chiunque tenti di commettere uno degli atti illeciti sopra menzionati; chiunque inciti un'altra persona a commetterli; chiunque minacci di commettere uno qualsiasi dei suddetti atti, se tale minaccia sia in grado di compromettere la sicurezza della navigazione di una nave.

La Convenzione di Roma prevede poi un ampio numero di soggetti che hanno l'obbligo di esercitare la giurisdizione nei confronti dei responsabili dei fatti in esame. Essa stabilisce, addirittura, che tutti gli Stati contraenti sono tenuti a esercitare la propria giurisdizione nei confronti dei responsabili, allorché questi si trovino sul loro territorio, prescindendo dall'esistenza di qualunque altro collegamento fra lo Stato in questione e il fatto criminoso.

La Convenzione sembra in tal modo avere adottato un vero e proprio sistema di competenza giurisdizionale universale (limitato naturalmente alla sfera dei soggetti contraenti) nei confronti del responsabile di un atto illecito contro la sicurezza della navigazione marittima. Secondo l'articolo 6, ogni Stato contraente prende (*shall take* nella versione inglese) le misure necessarie a stabilire la sua competenza giurisdizionale, quando l'azione criminosa sia stata commessa: contro, o a bordo di, una nave battente bandiera di questo Stato; sul territorio di questo Stato, compreso il suo mare territoriale; da un suo cittadino. Inoltre, uno Stato contraente può egualmente affermare la propria competenza giurisdizionale in presenza di una delle previste violazioni, nel caso in cui essa sia stata commessa da una persona apolide che ha la sua residenza abituale in questo Stato; quando, durante la sua perpetrazione, un cittadino di questo Stato sia stato trattenuto, minacciato, ferito o ucciso; quando l'azione criminosa sia stata commessa allo scopo di costringere al compimento di un

---

approfondimento della questione, vedasi T. TREVES, *La Convenzione e il Protocollo di Roma sugli illeciti contro la sicurezza della navigazione e delle piattaforme fisse*, in *Riv. Dir. intern. priv. e proc.*, 1989.

qualsiasi atto o ad astenersene. In questo caso, l'elemento qualificante per la Convenzione è quello per cui, al verificarsi di certi avvenimenti, è previsto un preciso obbligo internazionale di esercitare la giurisdizione a carico di alcuni Stati contraenti. Inoltre, la Convenzione prevede che anche gli Stati privi di collegamento (rilevante per la disciplina convenzionale) con il fatto possono esercitare la giurisdizione in base a criteri conformi alla propria legislazione nazionale.

La normativa fin qui esaminata deve essere valutata alla luce del principio *aut dedere aut punire*, accolto dalla Convenzione nella disposizione del suo articolo 10. Secondo tale articolo, lo Stato sul cui territorio viene scoperto il colpevole, o il presunto tale, se non procede all'extradizione è tenuto a sottoporre il caso, «senza eccezioni di sorta, a prescindere dal fatto che il reato sia stato commesso o meno sul suo territorio, alle proprie autorità competenti per l'esercizio dell'azione penale, secondo il procedimento previsto dalla propria legislazione. Le autorità prendono la loro decisione alle stesse condizioni che per ogni altro reato di natura grave previsto dalle leggi dello Stato». L'articolo 11 stabilisce l'obbligo di considerare simili reati automaticamente ricompresi nei trattati che vincolano gli Stati contraenti. Tuttavia, gli altri Stati contraenti – sia nell'ipotesi che decidano di considerare la Convenzione come strumento per concedere l'extradizione, sia nell'ipotesi che non condizionino la concessione dell'extradizione alla esistenza di un apposito trattato – restano liberi di tenere conto delle altre condizioni previste in materia dai rispettivi ordinamenti interni. Tra queste, un posto preminente spetterà, evidentemente, alle norme (alcune volte addirittura di rango costituzionale) che proibiscono l'extradizione per reati politici.

La Convenzione prevede, infine, anche un obbligo per gli Stati contraenti a collaborare al fine di prevenire le violazioni, prendendo tutte le misure possibili al fine di prevenire la preparazione, sul territorio di uno Stato parte, degli atti illeciti destinati a essere commessi all'interno o al di fuori di tale territorio.

In aggiunta a quanto già esposto, la Convenzione di Roma del 1988 sembra presentare elementi di diversità rispetto a quella di Montego Bay anche sotto l'aspetto definitorio. Nell'individuare i reati coperti dalla Convenzione di Roma, il legislatore internazionale ha adottato un approccio settoriale, nel senso che ha preferito non fornire una nozione di terrorismo e di altri reati (come invece ha fatto all'articolo 101 la Convenzione di Montego Bay riguardo al concetto della pirateria), ma ha introdotto un elenco di atti illeciti che caratterizzano questi fenomeni delittuosi, di cui è opportuno fare menzione. Così infatti, l'articolo 3 della Convenzione di Roma dispone che una persona compie un reato se illegalmente ed intenzionalmente cattura una nave o ne esercita il controllo con la forza o con altre forme di intimidazione, oppure se effettua un atto di violenza contro una persona a bordo di una nave recando pericolo alla sicurezza della navigazione, o ancora se distrugge una nave, reca danni alla stessa o al suo carico compromettendo la sicurezza della

navigazione, se introduce sulla nave sostanze in grado di distruggerla o di danneggiarla, o se ancora comunica informazioni false, mettendo a repentaglio la sicurezza della navigazione<sup>27</sup>.

È stato altresì osservato che la norma sopra riportata presenta l'ulteriore aspetto positivo di non indicare le finalità per cui questi atti illeciti vengono compiuti: in tal modo, possono farsi rientrare nella previsione dell'articolo 3 una vasta gamma di reati che non si limitano alle ipotesi di atti di violenza diretti contro navi, ma comprendono anche quelle in cui le navi possono, a loro volta, diventare strumenti di distruzione.

Va tuttavia precisato che la Convenzione di Roma, qui esaminata, non contiene alcun riferimento esplicito – né nel titolo della Convenzione, né nell'articolato – al fenomeno del terrorismo: ciononostante, il generico riferimento dell'articolo 3 alla cattura o al controllo con la forza di una nave consente di includere tra gli atti illeciti elencati nella Convenzione anche la pirateria.

Argomentando in merito all'adozione di questo approccio settoriale da parte della Convenzione di Roma, si deve ritenere che, se da un lato ha il pregio di evitare nozioni troppo rigide (ad esempio, è scomparso qualsiasi richiamo alla necessaria presenza di due navi, requisito invece caratterizzante la nozione di pirateria di cui all'articolo 101 della Convenzione di Montego Bay), dall'altro lato rischia tuttavia di cristallizzare la situazione in un determinato contesto storico e quindi di non considerare nuovi tipi di atti illeciti che potrebbero manifestarsi con il trascorrere degli anni.

Avvenimento eclatante sono stati gli attentati terroristici dell'11 settembre 2001, a seguito dei quali si è avvertita la forte necessità di aggiungere ulteriori atti illeciti riconducibili tra l'altro all'uso di una nave per trasportare o per scaricare sostanze esplosive, radioattive o armi biologiche o chimiche allo scopo di provocare morti, serie lesioni fisiche o danni in modo da intimorire una popolazione o da costringere un governo o un'organizzazione internazionale a compiere, o ad astenersi dal compiere, un determinato atto.

Tale necessità ha dunque portato all'emanazione del Protocollo del 2005, entrato in vigore il 28 luglio 2010 tra gli Stati contraenti, che contiene un'estensione dell'elenco dei fatti delittuosi, ricomprendendovi anche reati che non necessariamente compromettono la sicurezza della navigazione, bensì quella delle popolazioni che vivono sulla terraferma<sup>28</sup>.

---

<sup>27</sup> Nel commentare la scelta del legislatore internazionale di non definire il terrorismo e gli altri reati, ma di introdurre nella Convenzione di Roma un elenco di atti illeciti caratterizzanti questi fenomeni delittuosi, una parte della dottrina ha evidenziato *che «it seem that describing in detail the act which constitutes an offence gives the advantage of specificity. However, if the description is not articulated with precision, problems could arise with interpretations»*.

<sup>28</sup> Sul punto, M. BRIGNARDELLO afferma che «L'estensione dell'elenco dei fatti delittuosi ad opera del Protocollo del 2005 a mio avviso dimostra che con l'avvento del terrorismo si sta assistendo ad un'evoluzione del concetto di sicurezza della navigazione nel senso che mentre in passato era possibile limitarsi a considerare gli atti di violenza in mare, come quelli compiuti da pirati, capaci di mettere a rischio solamente la sicurezza delle navi, attualmente una nave sotto il controllo del terrorismo può essere utilizzata sia per provocare morti e danni in mare, ma anche come

Riprendendo l'analisi delle più importanti disposizioni della Convenzione di Roma, si nota come – al contrario della Convenzione di Montego Bay del 1982, che si limita a statuire che gli organi giurisdizionali dello Stato, che ha disposto il sequestro, hanno il potere di decidere le pene da infliggere e le misure da adottare – essa si sofferma sull'aspetto della punibilità dei responsabili a seguito della loro cattura e ciò al fine di evitare che si vengano a creare aree geografiche di impunità (*safe havens*) dove i colpevoli hanno convenienza a rifugiarsi.

Secondo l'articolo 6 della Convenzione di Roma infatti:

- (a) Uno Stato contraente è obbligato ad esercitare la propria giurisdizione nei casi in cui il reato sia alternativamente commesso contro o a bordo di una nave nazionale nel suo territorio compreso il mare territoriale da un suo cittadino (articolo 6.1);
- (b) Uno Stato contraente ha la possibilità, ma non l'obbligo, di esercitare la propria giurisdizione se il reato è commesso da un apolide con residenza abituale in tale Stato; l'atto illecito si sostanzia in rapimento, minaccia, lesioni o morte di un suo cittadino; il reato è commesso allo scopo di costringere lo Stato a compiere, o ad astenersi dal compiere, un determinato atto (articolo 6.2);
- (c) Ogni Stato contraente deve adottare le misure necessarie per stabilire la propria giurisdizione nei confronti di coloro che hanno commesso atti illeciti contemplati dalla Convenzione, che si trovano nel suo territorio nel caso in cui essi non vengano estradati in un altro Stato avente giurisdizione (articolo 6.4).

Dopo questa analisi comparativa tra le due convenzioni, quella di Montego Bay del 1982 e quella di Roma del 1988, bisogna citare anche una delle principali critiche rivolte alla Convenzione di Roma, accusata di aver concentrato l'attenzione principalmente sulla fase inerente la punibilità dei responsabili ponendo invece in secondo piano le misure repressive adottabili dai vari Stati per cercare di reprimere i fenomeni delittuosi.

In tale contesto, mentre la Convenzione di Montego Bay ha attribuito – seppur limitatamente alla pirateria in alto mare – a tutti gli Stati contraenti poteri di intervento consistenti nel diritto di visita, cattura della nave, arresto dei responsabili e requisizione dei beni di bordo (art. 105) la Convenzione di Roma del 1988 ha invece previsto un semplice obbligo di collaborazione da parte degli Stati contraenti sia attraverso l'adozione di misure adeguate per impedire sul loro territorio la

---

arma contro le popolazioni che vivono sulla terraferma e/o come strumento di intimidazione per i governi. Pertanto non è più possibile individuare una netta linea di confine tra la sicurezza nella navigazione e la sicurezza per così dire, sulla terraferma per cui l'espressione "unlawful acts against the safety of maritime navigation", contenuta nel titolo della Convenzione di Roma del 1988 e rimasta invariata nel Protocollo 2005, non può che intendersi in senso necessariamente lato», in *Atti di violenza in mare e sicurezza nella navigazione*, in U. LA TORRE – A.M. SIA, *La sicurezza nel trasporto e nelle infrastrutture della navigazione marittima ed aerea*, Catanzaro, 2011, pag. 75.

preparazione di atti illeciti destinati ad essere commessi all'interno o all'esterno di detto territorio, sia attraverso uno scambio di informazioni (art. 13 e 14).

A tale lacuna si è cercato di colmare con il Protocollo del 2005 che ha introdotto una nuova disposizione la quale, dopo aver precisato che gli stati contraenti hanno l'obbligo sia di collaborare il più possibile per prevenire e per sopprimere gli atti illeciti regolati dalla Convenzione, sia di fornire assistenza quando richiesta da uno Stato le cui navi sono coinvolte in un atto illecito, contiene alcune precise indicazioni circa la procedura che uno Stato deve seguire se intende intervenire per cercare di reprimere un determinato reato.

Nello specifico, la procedura volta all'accertamento di un atto criminale prevede innanzi tutto che se uno Stato incontra una nave battente bandiera di un altro Stato che si trova nelle acque adiacenti il mare territoriale di un qualsiasi altro Stato e abbia il sospetto che questa sia coinvolta nell'attuazione di un atto illecito può richiedere allo Stato di bandiera che ne confermi la nazionalità e, in caso affermativo può richiedergli l'autorizzazione ad abbordare la nave ad adottare misure idonee che possano comprendere il fermo e la visita a bordo. A sua volta, lo Stato di bandiera può autorizzare o negare allo Stato richiedente la possibilità di intervento, può decidere di compiere direttamente una visita a bordo della nave oppure di farla insieme allo Stato richiedente.

In sostanza l'aspetto rilevante introdotto dal protocollo del 2005 è che lo Stato richiedente non può intervenire se non ottiene l'espressa autorizzazione da parte dello Stato di bandiera.

Inoltre, sempre secondo il protocollo di Roma del 2005 allorché a seguito della visita risulta che una nave stia effettivamente compiendo un atto illecito, lo Stato di bandiera può autorizzare lo Stato richiedente a sequestrare la nave ed il carico e ad arrestare i responsabili salvo l'obbligo di tenerlo adeguatamente informato.

L'ultima disposizione del Protocollo del 2005 che vale la pena ricordare è che esso, in sintonia con quanto previsto dalla Convenzione di Montego Bay del 1982, stabilisce che se uno Stato pur con il consenso dello Stato di bandiera adotta nei confronti di una nave misure infondate, illegali o irragionevoli è tenuto a risarcire i danni e le perdite causate dal suo comportamento.

Per concludere l'argomento che ha visto a confronto le due convenzioni, si può notare come la Convenzione di Roma del 1988 è più ampia sotto vari profili rispetto alla Convenzione di Montego Bay innanzi tutto perché disciplina un numero decisamente maggiore di crimini e in secondo luogo per il fatto che essa si applica anche quando una nave si trova nelle acque territoriali di uno Stato purché provenga, o sia diretta, verso l'alto mare.

Per contro, sul piano della competenza giurisdizionale la Convenzione di Montego Bay si caratterizza – come evidenziato in precedenza – per la previsione della giurisdizione universale, in base alla quale, lo ricordiamo qualsiasi Stato può catturare in alto mare e sottoporre a giudizio

secondo la propria normativa i pirati qualsiasi sia la loro nazionalità e quella della nave assalitrice; invece la Convenzione di Roma del 1988 indica specificamente i presupposti affinché uno Stato possa processare i criminali, escludendosi che, al di fuori di tali casi seppur numerosi uno Stato non può esercitare la propria giurisdizione

Nato dunque sulla scia del caso Achille Lauro, il trattato non prende direttamente in considerazione il problema della pirateria ma regola alcune fattispecie che vi sono chiaramente riconducibili, quale il concetto di “*armed robbery at sea*” (rapina armata in mare).

Inoltre, seppur nato con diversi auspici rispetto alla Convenzione di Montego Bay, la SUA ha finito per implementare la disciplina introducendo due importanti elementi di innovazione.

Innanzitutto, sia la Convenzione che il Protocollo annesso si estendono a tutti gli attacchi terroristici compiuti in mare, senza distinzione tra acque territoriali e internazionali. Ancora più importante, la carta introduce un obbligo di giudizio o estradizione (*aut dedere aut judicare*) in capo a tutti i contraenti qualora i colpevoli, a prescindere dal luogo dove si è consumato il reato, si vengano a trovare sul territorio di uno Stato membro.

Essa rappresenterebbe, secondo l'opinione di autorevoli giuristi, un ulteriore passo in direzione di una maggior tutela della sicurezza marittima, pur riducendo considerevolmente le riserve di sovranità degli Stati più deboli.

A tutt'oggi il tema della repressione della pirateria è stato affrontato prevalentemente nell'ambito di intese di carattere regionale quale il RECAAP (Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia) e il Code of Conduct stipulato sotto gli auspici dell'International Maritime Organization (IMO) per coordinare gli sforzi dei Paesi rivieraschi nell'Oceano Indiano occidentale.

L'International Maritime Organization, la principale organizzazione internazionale esistente in materia di questioni marittime, cataloga come episodi di pirateria anche quegli incidenti compresi nel raggio di 12 miglia dalla costa, utilizzando la più ampia definizione di “*armed robbery at sea*”.

Secondo l'International Maritime Bureau's Piracy Reporting Centre (IMB PRC) nell'arco del 2009 sono stati segnalati su scala mondiale 406 tentativi di attacco armato a natanti qualificabili sotto la nozione ampia di “pirateria”: tra questi, 153 hanno registrato l'abbordaggio del vascello e 49 si sono conclusi con il sequestro del natante e dell'equipaggio.

Tali cifre confermano il trend di crescita costante dell'ultimo triennio (239, 263 e 293 incidenti segnalati rispettivamente nel 2006, 2007 e 2008) e riportano il numero di attacchi denunciati ai livelli di guardia del 2003, ultimo anno in cui venne superata la soglia simbolica delle 400 unità.



Secondo le statistiche dell'IMB PRC più del 50% delle aggressioni marittime sarebbe dunque addebitabile all'attività dei pirati somali: nel 2009 si contano 217 attacchi a danno di navi private a largo dell'Africa orientale e del Golfo di Aden, rispetto ai 111 attacchi denunciati nel 2008.

Le cause che giustificano una così alta casistica nell'area sono da ricercare tanto nella dimensione regionale che nel più ampio contesto dei flussi commerciali internazionali. La direttrice Suez-Bab el Mandeb rimane infatti una delle vie di comunicazione marittime (secondo il gergo militare SLOC's: Sea Lane Of Communications) più importanti per il commercio marittimo globale, sia nell'ambito dei prodotti energetici (gas, petrolio) che in quello delle normali commodities.

### **1.3. Il fenomeno della pirateria dal punto di vista dell'ordinamento giuridico italiano: definizione, presupposti e limiti**

Come accennato, la nave pirata e le persone che si trovano a bordo di essa, una volta scortate in un porto dello Stato nazionale della nave pubblica che ha operato la cattura, qualora il sospetto si riveli fondato, vengono assoggettate alle sanzioni penali, civili e amministrative previste per il reato di pirateria dalla legislazione interna di tale Stato. Nell'ambito dell'ordinamento italiano la pirateria è considerata un reato speciale previsto dal Codice della navigazione che, accogliendo la nozione tradizionale di pirateria, prevede le seguenti due distinte ipotesi: da un lato quella di atti di depredazione in danno di una nave nazionale o straniera o del carico; dall'altro quella di violenza a scopo di depredazione commessa in danno di persone imbarcate su una nave nazionale o straniera, da parte del comandante e dell'ufficiale di nave nazionale o straniera. L'ordinamento italiano, quindi, considera l'*animus furandi* quale elemento essenziale per la configurabilità del reato. Non essendo indicato l'ambito spaziale in cui gli atti di pirateria debbano verificarsi, se ne deduce che gli stessi possano venire compiuti sia in acque territoriali sia in alto mare; sotto questo profilo, quindi, l'ordinamento italiano non distingue tra atto di pirateria propriamente detta e pirateria 'per analogia'. La presenza abusiva di armi a bordo o la navigazione senza carte di bordo costituiscono gli elementi necessari e sufficienti alla configurabilità di un sospetto di pirateria. Naturalmente, perché il reato si configuri, sarà necessario che le armi trasportate siano destinate ad atti di pirateria e non ad altri scopi delittuosi, e che la mancata regolarità delle carte di bordo non sia dovuta a circostanze diverse.

La normativa italiana disciplina il fenomeno della pirateria nel Codice della Navigazione inquadrandolo nella fattispecie dei reati ed, in particolare, è ricompreso nel titolo dei delitti contro la proprietà della nave dell'aeromobile o del carico.

In particolare, l'art. 1135, 1 comma cod. nav. – la cui rubrica è proprio “pirateria” – dichiara che “il comandante o l'ufficiale di nave nazionale o straniera che commette atti di depredazione in danno di una nave nazionale o straniera o del carico, ovvero a scopo di depredazione commette violenza in danno di persona imbarcata su una nave nazionale o straniera, è punito con la reclusione da 10 a 20 anni”.

Detto reato non considera il luogo in cui questi fatti vengono commessi; ciò porta a ritenere che la norma ricomprenda gli atti di depredazione o la violenza a scopo di depredazione (c.d. *animus furandi*) compiuti sia in alto mare che nelle acque territoriali<sup>29</sup>.

Il termine pirateria lo si ritrova nel successivo articolo 1136 che prevede l'originale, seppur problematica, fattispecie della nave sospetta di pirateria intendendosi come tale la nave che sia abusivamente fornita di armi o che navighi senza carte a bordo per scopi di pirateria: in questo caso il comandante o l'ufficiale di nave nazionale o straniera sono puniti con la reclusione da cinque a dieci anni.

La dottrina specialistica definisce quest'ultima ipotesi di reato “pirateria presunta”.

La norma stabilisce infatti che la clandestinità e l'abusivo possesso di armi sono elementi che ne fanno legittimamente presupporre la finalità piratesca e quindi giustificano la configurazione di un autonomo reato che va ad aggiungersi e concorrere con quelli della illegittima detenzione di armi e al mancato possesso dei documenti a bordo.

La sfera di applicazione degli articoli 1135 e 1136 del codice nav. risulta dunque amplissima, sì che il reato di pirateria, ai sensi dell'ordinamento italiano, dovrà essere punito, qualunque sia il luogo in cui sia commesso e qualunque sia la nazionalità degli autori o della nave su cui questi ultimi sono imbarcati. Il reato è sanzionato con la reclusione da 10 a 20 anni per il comandante o l'ufficiale di nave; tale pena è ridotta in misura non eccedente un terzo per i componenti l'equipaggio e fino alla metà per gli estranei. Per il sospetto di pirateria è, invece, ridotta della metà (da 5 a 10 anni per il comandante e l'ufficiale di nave ecc.).

I successivi articoli 1137, 1138 e 1139 cod. nav. considerano rispettivamente le ipotesi di rapina ed estorsione commesse sul litorale nazionale, avvalendosi della nave; quella di impossessamento violento e fraudolento della nave e infine quella dell'accordo per impossessarsi della nave; tutte ipotesi che differiscono dal reato di pirateria, ma che sono a esso equiparate soltanto ai fini della pena. Per tutte e tre le ipotesi in esame è prevista una graduazione della pena a seconda che il fatto sia commesso: dal comandante o dall'ufficiale della nave, dai componenti l'equipaggio della nave o da persone a essa estranee.

---

<sup>29</sup> N. RONZITTI, *Pirateria (dir. vigente)*, in Enc. dir. XXXIII /1983, p. 911.

Il sopra descritto regime repressivo del fenomeno della pirateria nel codice della navigazione deve essere coordinato con quanto delineato dal codice penale italiano. In quanto la disciplina penale del codice della navigazione si deve porre in posizione di complementarietà rispetto al diritto penale comune.

La complementarietà trova il suo logico fondamento da un lato nella necessità di utilizzare figure ed istituti propri del diritto penale, il cui inserimento nel codice della navigazione (per altro cronologicamente anteriore) avrebbe costituito un ripetitivo ed inutile appesantimento; dall'altro lato nella specificità della materia che non avrebbe trovato una sistematica ed armonica collocazione nel diritto penale comune.

Occorre ricordare che le norme indicate degli articoli 1135 e 1136 cod. nav. sono state oggetto di recenti modifiche per adeguarle alla realtà degli ultimi sviluppi in materia di pirateria e per coordinarle con le risoluzioni adottate dal Consiglio di Sicurezza e la missione Atalanta.

In particolare il decreto legge 30 dic. 2008 n. 209, convertito con modificazioni nella legge del 24 febbraio 2009 n. 12 ha previsto in conformità con l'art. 7 c.p., che la legge italiana debba applicarsi per i reati di cui agli articoli 1135 e 1136 cod. navig. ai cittadini e gli stranieri che commettono il reato in territorio estero, con attribuzione della competenza al Tribunale di Roma<sup>30</sup>.

Infine, in base al decreto legge 15 giugno 2009 n. 61, la giurisdizione italiana è limitata ai soli casi in cui i fatti sono commessi a danno dello Stato, di cittadini o beni italiani, in alto mare o in acque territoriali altrui, e accertati nelle aree in cui si svolge la missione Atalanta.

#### **1.4. Altre fattispecie delittuose in ambito marittimo: terrorismo e *armed robbery***

Dopo l'analisi della normativa nazionale, appare doveroso operare una digressione sul concetto di pirateria, distinguendola da quelle che appaiono come fattispecie affini, quali la "*pirateria per analogia*" e la cd. "*armed robbery*".

La pirateria marittima, delineata sia dalla Convenzione di Ginevra sull'alto mare del 1958 sia dalla Convenzione di Montego Bay sul diritto del 1982, è stata delineata in maniera rigorosa e dettagliata; ciò sia sotto il profilo della incriminazione (condotta materiale, soggetti attivi e passivi, finalità perseguite, status della nave, luogo di commissione), sia sotto il profilo della responsabilità degli autori, incentrata, come abbiamo visto sopra, sul principio della giurisdizione universale quale *delictum juris gentium*, la pirateria marittima è stata dunque configurata come pirateria assoluta,

---

<sup>30</sup> L'art.7 c.p. dispone infatti la punibilità secondo la legge italiana dei cittadini o stranieri che commettono in territorio estero reati per i quali speciali disposizioni di legge o convenzioni internazionali stabiliscono l'applicabilità della penale italiana.

dove l'aggettivo impiegato sta a sottolineare che gli elementi integranti la fattispecie criminosa sono fissati dal diritto internazionale generale e, come tali, sono identici per tutti gli Stati.

Da detto *tipo* di pirateria va dunque tenuta distinta la cosiddetta pirateria *per analogia* – chiamata anche pirateria relativa o quasi pirateria – intendendosi per tale quel complesso di fatti di reato che, pur non integrando gli estremi delineati dal diritto consuetudinario, sono identificati pur sempre come atti di pirateria o in virtù di norme interne o di trattati internazionali.

Per pirateria *per analogia* si intende dunque un crimine commesso nelle acque interne o comunque territoriali di uno Stato e quindi sanzionato non dalle norme di diritto internazionale ma unicamente dalla disciplina di diritto interno dello Stato. Di conseguenza, sotto l'aspetto punitivo gli atti di pirateria compiuti nell'ambito delle acque interne sono certamente sottoposti alla potestà punitiva e repressiva del singolo Stato, che potrà procedere alla visita, al fermo e alla cattura delle navi sospette indipendentemente dalla loro nazionalità<sup>31</sup>.

In entrambi i casi – dunque sia che trattasi di pirateria riconosciuta dalle disposizioni interne di uno Stato sia che venga disciplinata da trattati internazionali – gli elementi costitutivi delle fattispecie variano in ragione della legislazione statale o degli accordi bilaterali o multilaterali presi in considerazione<sup>32</sup>.

Di conseguenza, uno Stato potrà qualificare come pirateria e sottoporre alla propria potestà punitiva anche atti compiuti nelle proprie acque territoriali (laddove, come si vedrà, la pirateria “classica” si caratterizza per una serie di condotte specifiche poste in essere in alto mare o comunque in un luogo non soggetto alla giurisdizione di alcuno Stato).

Con riferimento alla prima ipotesi di pirateria *per analogia*, vale a dire quella prevista a livello statale, occorre sottolineare che essa è stata contemplata dagli Stati già molto tempo prima della adozione della Convenzione di Ginevra del 1958; gli Stati hanno infatti provveduto ad incriminare la suddetta fattispecie di reato nei rispettivi ordinamenti giuridici elaborando così una nozione giuridica di pirateria non necessariamente coincidente con quella prevista dal diritto internazionale.

Le diverse discipline del reato di pirateria accolte nei diversi ordinamenti interni hanno continuato a restare in vigore e a trovare applicazione seppur ad esse si sia in seguito affiancata una normativa di diritto internazionale, e ciò in forza, lo ricordiamo, dell'adozione delle Convenzioni di Ginevra del 1958 e di Montego Bay del 1982.

---

<sup>31</sup> Si nota che il diritto di passaggio di una nave straniera nel mare territoriale di uno Stato è “inoffensivo” fintanto che non arrechi pregiudizio alla pace, al buon ordine e alla sicurezza dello Stato costiero. Tale regime non trova invece applicazione con riguardo all'alto mare, ove lo Stato può esercitare la propria potestà repressiva e punitiva solo nei confronti delle navi di bandiera, dal momento che gli atti posti in essere integrano il reato di pirateria soltanto ai sensi del diritto interno e non del diritto internazionale.

<sup>32</sup> Sull'argomento vedasi N. RONZITTI, voce *Pirateria (dir. vigente)*, in Enc. Dir. XXXIII, Milano 1983, p. 913.

Tale situazione ha di conseguenza determinato uno sdoppiamento tra disciplina internazionale e previsioni di diritto interno, sovente più dettagliate e destinate a coprire una più ampia casistica rispetto alla normativa internazionale: le disposizioni di diritto interno prevedono infatti fattispecie criminose che non integranti il reato di pirateria (come delineato dalle suddette Convenzioni) sono qualificabili comunque come pirateria e, pertanto, identificabili come ipotesi di pirateria per analogia.

Esaminando ora l'altra di tipologia di illeciti, quelli disciplinati dai trattati internazionali, occorre sottolineare come la finalità di questi trattati non è quella di estendere la nozione giuridica di pirateria *juris gentium*, equiparando ad essa fattispecie che difettano degli elementi costitutivi delineati dal diritto internazionale.

Si precisa, infatti, che gli Stati non agiscono in una ottica di sviluppo progressivo, non sono cioè interessati alla qualificazione tecnica dei crimini contemplati dai Trattati: il richiamo alla pirateria ha il solo e specifico obiettivo di consentire l'applicazione ad altri fatti di reato del medesimo regime giuridico previsto per la pirateria assoluta, specialmente in ordine ai poteri di visita, fermo e cattura in alto mare di navi straniere.

Per tale ragione, nella pirateria *per analogia* possono dunque farsi rientrare ulteriori fattispecie criminose disciplinate da trattati internazionali ma non configurabili come pirateria *juris gentium* in quanto prive degli elementi costitutivi delineati dal diritto consuetudinario, sebbene assimilabili ad essa esclusivamente ai fini repressivi (ricordiamo il potere di visita, fermo e cattura in alto mare di navi straniere), in considerazione della tutela dell'interesse alla libertà dell'alto mare e dei traffici marittimi.

Per citare alcuni di simili trattati internazionali, volti a punire determinati atti di violenza con il medesimo regime sanzionatorio previsto per la pirateria assoluta si ricordano il Trattato di Washington del 6 febbraio 1922 e l'Accordo di Nayaon del 14 settembre 1937 sulla guerra condotta da sommergibili al commercio marittimo, ove gli attacchi provenienti da sommergibili non identificati alle navi mercantili venivano qualificati come "*acts contrary to the most elementary dictates of humanity which should be justly treated as acts of piracy*", con la seguente necessità di adottare "*certain special collective measures against piratical acts by submarines*".

In sostanza i suddetti trattati internazionali intendevano assimilare alla pirateria – e ciò ai soli fini dell'attività di repressione e contrasto – gli atti posti in essere dai sommergibili a danno del commercio internazionale, estrapolando dalle norme delineate dal diritto consuetudinario per la pirateria *juris gentium* le norme repressive in grado di poter essere applicate alle fattispecie criminose sopra richiamate.

La conseguenza di tutto ciò sta nel fatto che era intento degli Stati, non tanto quello di estendere a tali nuovi crimini la nozione giuridica di pirateria ma più semplicemente di applicare ai medesimi il regime sanzionatorio previsto dal diritto consuetudinario per la pirateria assoluta.

Discorso parzialmente diverso merita invece il concetto di *armed robbery*, terminologia adottata in ambito internazionale dall'IMO<sup>33</sup> che vi ricomprende:

*“(...) any unlawful act of violence or detention or any act of depredation, or threat thereof, other than an act of piracy, directed against a ship or against persons or property on board such a ship, within a State’s jurisdiction over such offences”.*

La figura criminosa dell'*armed robbery* è dunque nata grazie all'azione antipiratica delle due più grandi Organizzazioni internazionali interessate alla repressione della pirateria, vale a dire l'Organizzazione marittima internazionale (*International Maritime Organization, IMO*) e l'Organizzazione delle Nazioni Unite. La prima è competente solo per gli aspetti marittimi della pirateria, mentre la seconda ha poteri globali che investono anche la terra ferma.

La costante attività di monitoraggio svolta dall'IMO, la crescente frequenza di atti di violenza compiuti verso navi straniere in prossimità delle coste e la mancanza a livello internazionale di una definizione giuridica di questi atti, oltre che di una normativa internazionale diretta alla loro regolamentazione ha dunque indotto l'IMO, ha configurare tali atti come *“acts of armed robbery at sea”*, ossia quali atti di depredazione armata in mare.

L'individuazione di atti criminali di *armed robbery* ha poi trovato attuazione codicistica nel Codice di condotta per la repressione degli atti di pirateria e di rapina a mano armata contro navi (*Piracy and Armed robbery*), adottato dalla assemblea generale dell'IMO con la risoluzione del 29 novembre 2001.

Il suddetto codice presenta la finalità di fornire agli Stati membri dell'IMO delle linee guida, volte a facilitare l'accertamento degli atti di pirateria e di *armed robbery*.

Gli atti di *armed robbery* vengono menzionati in contrapposizione al concetto di “pirateria”, per il quale la risoluzione IMO fa riferimento interamente al contenuto dell'articolo 101 UNCLOS, e da esso se ne distingue proprio perché nell'*armed robbery*, oltre alle classiche forme di “depredazione” sono ricompresi anche gli atti di minaccia (di sequestro, violenza o rapina), che possono comunque configurarsi solo in acque interne, arcipelagiche o territoriali.

---

<sup>33</sup> Risoluzione IMO A.1025 (26) del 02/12/2009, denominata *“Code of Practice for the Investigation of Crimes of Piracy and Armed Robbery against Ships”*.

Più tardi, l'avvertita esigenza relativa agli atti di pirateria e di *armed robbery* contro navi al di fuori delle coste somale ha indotto a rivedere ed aggiornare urgentemente il Code of Practice del 2001, il cui nuovo testo viene adottato con la risoluzione del 2 dicembre 2009 (Code of Practice for the investigation of the crimes of piracy and armed robbery against ships), destinato a revocare la precedente risoluzione del 2001.

Il Code of Practice del 2009 definisce gli atti di *armed robbery against ships* come:

*“(...) any illegal act of violence or detention or any act of depredation, or threat thereof, other than an act of piracy, committed for private ends and directed against a ship or against persons or property on board such a ship, within a State’s internal waters, archipelagic waters and territorial sea (...) any act of inciting or of intentionally facilitating an act described above.”*

Rispetto alla precedente definizione, in quest’ultimo codice è stato inserito il riferimento a fini private (*private ends*), conformemente alla nozione di pirateria accolta dal diritto internazionale convenzionale. In aggiunta, è stata sostituita la generica espressione “*within a State’s jurisdiction*” con quella più circoscritta “*within a State’s internal waters archipelagic waters and territorial sea*”.

Si può concludere l’argomento affermando che l’introduzione in sede internazionale della nozione di *armed robbery* sembra in qualche modo colmare la lacuna della limitazione geografica presente invece nella definizione di *piracy*, elaborata dalla dottrina internazionale; ne consegue che gli atti di *armed robbery* non possono che configurarsi come atti di pirateria, rispetto ai quali essi si distinguono per il fatto di essere commessi nelle acque territoriali dello stato costiero. Anche con riguardo agli atti di *armed robbery* si richiede comunque come requisito la presenza delle due navi<sup>34</sup>.

La pirateria, inoltre, va distinta dalla figura del terrorismo, che si caratterizza per una serie di condotte, similari a quelle riscontrabili in caso di pirateria, ma che se ne distanziano in quanto poste in essere per fini politici e dunque prive del cosiddetto scopo personale.

Il terrorismo marittimo, prima del noto dirottamento della *Achille Lauro* del 1985 non aveva mai rappresentato per la comunità internazionale un grave problema, in particolare se paragonato alla pirateria marittima e pertanto non si era mai avvertita l’urgente necessità di una sua regolamentazione a livello internazionale.

---

<sup>34</sup> Vedasi G. TELLARINI, *La pirateria marittima. Regime di repressione e misure di contrasto*, Aracne, Roma, 2012.

È stata appunto la vicenda della nave italiana *Achille Lauro* sequestrata l'8 ottobre 1985 del fronte per la liberazione della Palestina a riservare una scrupolosa attenzione sulla nuova minaccia rappresentata dal terrorismo per mare; ciò in quanto per la prima volta la pirateria venne associata al terrorismo internazionale e conseguentemente apparve evidente l'inadeguatezza della normativa internazionale disposta dalla Convenzione di Montego del 1982.

A tali inefficienze si aggiungeva la ulteriore inidoneità della nozione di pirateria fornita dalla disposizione convenzionale appena richiamata a costituire un efficace strumento di contrasto e di repressione della nuova emergenza.

Nello specifico il dirottamento della *Achille Lauro*, seppur avvenuto in alto mare, non integrava il reato di pirateria, in quanto, come disposto dagli artt. 15 e 101 rispettivamente delle Convenzioni di Ginevra e di Montego Bay, tale crimine ricorre quando la condotta criminosa sia esercitata dall'equipaggio o dai passeggeri di una nave nei confronti di un'altra nave o di persone o beni a bordo di quest'ultima (criterio delle due navi), e sia commessa per fini privati.

I suddetti requisiti appena enunciati non ricorrevano nel caso della *Achille Lauro*, in quanto i dirottatori si trovavano a bordo della nave stessa e la loro condotta risultava inquadrabile all'interno del conflitto che opponeva i Palestinesi ad Israele, con la conseguenza che nel caso di specie mancavano sia il requisito delle due navi sia la finalità politica della condotta criminosa.

Sotto il profilo giuridico ne conseguì che il dirottamento della *Achille Lauro* non poteva inquadrarsi come pirateria *juris gentium*.

La necessità di regolamentare il fenomeno del terrorismo nel settore del trasporto marittimo spinse dunque l'IMO ad occuparsi del problema della sicurezza in mare in relazione, oltretutto ai sempre più frequenti atti di pirateria, a veri e propri "abbordaggi" alle navi e ai loro carichi, abbordaggi divenuti sempre più frequenti e penetranti.

Nel 1985 infatti l'IMO aveva adottato la Risoluzione A.545 "Misure per prevenire gli atti di pirateria e di rapina contro le navi" con la quale venivano identificati gli specifici problemi relativi a questo settore tanto che nel settembre 1986 il comitato per la sicurezza marittima (MSC), aveva approvato la circolare 443 "Misure per prevenire atti illegali contro i passeggeri ed i membri dell'equipaggio imbarcati su navi mercantili", specificatamente indirizzata a tutelare i passeggeri imbarcati su navi impiegate in viaggi di oltre ventiquattro ore.

Nel 1996 venne altresì emanata la circolare 754 intitolata "sicurezza dei passeggeri imbarcati su navi traghetto", con la quale si rinviava alle norme nazionali dei singoli Stati firmatari al fine di identificare le misure più idonee per proteggere le persone imbarcate su traghetti impegnati in rotte internazionali.



Fu solo con la Convenzione per soppressione degli atti illegali contro la sicurezza della navigazione marittima del 1988 (prima citata come SUA) che per la prima volta l'IMO affrontò la problematica in maniera organica ed omogenea, prevedendo una serie di misure finalizzate alla repressione degli atti illegali commessi contro la sicurezza della navigazione marittima e tali da mettere a repentaglio la vita delle persone imbarcate.

In estrema sintesi, la SUA è finalizzata ad assicurare che ogni Stato firmatario assicuri un adeguato sistema sanzionatorio nei confronti di coloro che commettono atti illegali contro navi mercantili, compreso il sequestro di una nave con la forza, gli atti di violenza contro le persone imbarcate o la predisposizione a bordo di mezzi destinati alla distruzione della nave stessa.

I fatti dell'undici settembre 2001 però, hanno dato un nuovo impulso alla necessità di avere un sistema di norme organico e internazionalmente riconosciuto con il quale regolamentare, attraverso standard unici tutte quelle procedure necessarie per prevenire qualsivoglia atto di terrorismo nei confronti del traffico marittimo.

Il problema è stato posto nel corso del vertice G-8 canadese ove i capi di governo riuniti ritennero di identificare nella sicurezza dei trasporti uno dei punti fondamentali sui quali basare quella che venne definita "guerra al terrorismo".

Sotto la fortissima spinta politica degli Stati Uniti pertanto venne posta all'ordine del giorno dell'IMO la questione di integrare la più importante delle Convenzioni Internazionali in materia di traffico marittimo la SOLAS 74, con un apposito capitolo esclusivamente ed espressamente dedicato alla tutela nei confronti di possibili attività terroristiche<sup>35</sup>.

Con queste premesse il 13 dicembre 2002 venne firmata a Londra da parte dei 108 Paesi aderenti all'organizzazione, la Convenzione diplomatica con la quale veniva introdotto il nuovo regime di sicurezza per la navigazione marittima destinato ad entrare in vigore dal 1 luglio 2004.

Tale Convenzione ha adottato una serie di emendamenti alla SOLAS 74 il più importante dei quali è appunto *International ship port security code* (ISPS Code), con il quale vengono rese obbligatorie una dettagliata serie di norme indirizzate sia ai governi dei Paesi contraenti che alle loro autorità marittime e portuali nonché alle compagnie di navigazione e armatoriali.

La Convenzione SOLAS con la sua modifica e il codice ISPS hanno disciplinato dunque gli aspetti legati alla sicurezza dei trasporti marittimi sotto il profilo strutturale e tecnologico del vettore e hanno tenuto conto della dimensione della protezione della navigazione propriamente detta e degli impianti portuali. Queste disposizioni si applicano alle navi passeggeri, alle navi da carico di stazza

---

<sup>35</sup> L'aspetto più importante e quasi rivoluzionario sotto un certo profilo fu che attraverso i lavori che hanno portato alla integrazione della Solas 74 con le nuove norme di sicurezza, per la prima volta una convenzione internazionale espressamente finalizzata a regolamentare la navigazione internazionale, andava ad occuparsi, rendendole oggetto di norme cogenti, anche di "terra" ovvero delle strutture portuali ove la navigazione marittima trova la sua naturale interfaccia.

pari o superiori alle 500 tonnellate, alle piattaforme di perforazione off shore e agli impianti portuali che servono il traffico internazionali.

Con particolare riguardo alle norme indirizzate a rafforzare la protezione del traffico marittimo, si nota come esse hanno ad oggetto l'equipaggiamento delle navi prevedendo una marcatura permanente del numero identificativo della nave un sistema di identificazione automatica, un dispositivo di allarme di sicurezza della nave destinato a lanciare un'allerta in caso di azione ostile diretta contro la nave e il rilascio di una registrazione sinottica della nave, autentico documento di identità della nave.

Queste disposizioni prevedono inoltre di misure di sicurezza attive e passive articolate e tre livelli di sicurezza (normale, rafforzato, elevato) la cui attuazione completa è correlata all'analisi dei rischi. In particolare, è obbligatorio designare i soggetti responsabili della applicazione delle misure di sicurezza (agenti di sicurezza della nave, della società, e dell'impianto portuale della nave), di definire piani di sicurezza che tengano conto dell'analisi dei rischi. Il meccanismo è completato dalla previsione di misure relative all'addestramento del personale adibito a questi compiti e alle esercitazioni.

## CAPITOLO SECONDO

### ASSICURAZIONE MARITTIMA CONTRO IL RISCHIO DI PIRATERIA

SOMMARIO: 2.1. La pirateria come rischio assicurativo e la sua evoluzione storica da marine risk a war risk – 2.2. La copertura assicurativa nel trasporto di merci: l’*Institute Cargo Clause*” (I.C.C.) – 2.3. Il contratto di assicurazione tra armatore e compagnia assicuratrice. La Polizza Corpo e Macchina. – 2.4. I rischi assicurativi coperti dai *P&I Clubs* – 2.5. Il riscatto: il problema della sua copertura assicurativa. La Clausola “*Sue and Labour Clause*” – 2.6. Un particolare atto di pirateria. Il sequestro dell’equipaggio ed il pagamento del riscatto per la sua liberazione. La Clausola *Kidnap and Ransom* – 2.7. L’imbarco di personale armato a bordo ed i suoi profili assicurativi nella normativa italiana.

#### **2.1. La pirateria come rischio assicurativo e la sua evoluzione da *marine risk* a *war risk***

La disamina fin qui svolta del fenomeno della pirateria ha principalmente interessato i suoi aspetti nozionistici a livello internazionale, si è altresì inquadrato tale fenomeno come disciplinato dalla nostra normativa interna, e si è dato inoltre uno sguardo d’insieme a quelle figure criminose per certi aspetti affini alla stessa pirateria.

Il presente capitolo ha invece ad oggetto il tema dell’assicurazione dei rischi collegati alla pirateria marittima, la cui assicurabilità ha una notevole rilevanza attuale.

Preliminarmente, prima di esaminare il fenomeno dell’assicurazione di pirateria, occorre evidenziare che le origini delle assicurazioni marittime coincidono con le origini dell’assicurazione in generale.

Le ragioni di tale primogenitura possono rinvenirsi nella particolare concentrazione di rischi nella spedizione marittima di epoca medievale.

Il tema dell’assicurazione contro i rischi di pirateria marittima è oggi di interesse anche da parte di persone estranee al settore nonostante la sua peculiare tecnicità e perciò si può dire che ha davvero assunto un’importanza diffusa ed urgente<sup>36</sup>.

Dopo un periodo durato oltre un secolo in cui si è assistito ad un ridimensionamento dei casi di pirateria come sistema organizzato di predazione, determinando di conseguenza un calo di interesse per la materia anche da parte degli stessi studiosi, la recente intensificazione dei traffici marittimi ha favorito lo sviluppo delle assicurazioni, la tipizzazione delle polizze e dei principali informatori basilari, a cominciare dal fondamentale concetto di interesse assicurativo.

---

<sup>36</sup> R.d.F., *Assalti raddoppiati nel 2009* in *Il Sole 24 ore*, 22 aprile 2009, 10, dove si riportano i dati offerti dal *International Maritime Bureau*, organizzazione che monitora i casi di pirateria.

Un ruolo significativo in tale contesto svolge la letteratura in materia di assicurazione marittima di matrice anglosassone, come l'opera di *Arnould*, la cui prima edizione risale al 1841 e risulta preziosa specie sotto il profilo dello studio del rischio di pirateria: “*an ancient risk with modern faces*”.

È interessante ricordare che detta definizione della fattispecie di pirateria adottata da *Arnould* è mutuata dal caso *Republic of Bolivia v. indemnity mutual assurance Co. Ltd.* risalente al 1909 secondo cui “*the word “pirates” in a policy meant persons plundering indiscriminately for their own ends, and not persons simply operating, even illegally and criminally against the property of a particular state for a public political end*”.

La definizione sopra ricordata del fenomeno pirateria è inevitabilmente rappresentativa della realtà del fenomeno sia sotto un profilo soggettivo che oggettivo. Con riferimento al primo aspetto (*profilo soggettivo*), si rileva che i soggetti ricompresi nella fattispecie pirateria, e cioè i pirati, vengono individuati in modo funzionale, facendo riferimento alla attività posta da loro in essere; essi infatti sono intesi come “persone che saccheggiano indiscriminatamente per propri fini non per fini politici”<sup>37</sup>.

Tale definizione è certamente efficace ed ancora valida tanto da essere riferita insieme al caso *Republic of Bolivia v. Indeminty mutual assurance Co. Ltd.*, da importanti mutue assicuratrici operanti nel settore marittimo, nonché dall’*International Group of P.& I. Clubs*<sup>38</sup>.

Del resto essa risulta coerente con l’analitica definizione di pirateria ricavabile dall’art.101 della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare del 1982.

Nel 1840 la presa di Algeri pose fine alla pirateria e nel 1865 la Convenzione di Parigi bandì la guerra di corsa e i rischi di guerra cessarono di essere una minaccia abituale ai traffici marittimi.

Gli assicuratori inglesi anche per diminuire i premi eliminarono i rischi di guerra (R.G.) dalle polizze marittime di assicurazione dei rischi ordinari (R.O.), inserendovi la clausola secondo cui la esclusione dei R.G. veniva definita *warranty* anche se in realtà si trattava solo di una esclusione derivante da una pattuizione “*descriptive of the risks*”.

Alla copertura dei R.G. si provvedeva quindi con l’inserire in polizza un’appendice che, in antitesi alla clausola appena descritta, copriva appositamente i *war risk*.

In seguito vennero inseriti tra i R.G. i tumulti popolari e gli atti vandalici e solo più recentemente, i rischi politici (tra i quali gli atti terroristici).

L’adozione di tale sistema comportava che nei formulari R.O. – dai quali erano espressamente esclusi i rischi di guerra – restava però traccia della copertura estesa ai casi di cattura di matrice non

<sup>37</sup> Sul punto vedasi RONZITTI, *Pirateria* (Diritto Vigente), in *Enc. Diritto. XXXIII, Milano, 1983* p. 916.

<sup>38</sup> L’*International Group of P.&I Clubs* è l’associazione che raccoglie i principali P.&I. Clubs: esso è un *clubs poling agreement*, la cui funzione è quella di riassicurare i P.&I. Clubs che ne fanno parte.

bellica. In tale situazione si fece strada la tesi della risarcibilità, in termini di polizza rischi ordinari, dei danni da cattura e/o confisca di beni di cui l'assicurato aveva incolpevolmente subito il dispossessamento per cause non strettamente belliche.

Da tali regolamentazioni derivarono anche in epoca recente accesi contenziosi giudiziari con gli assicuratori R.O. e dispute dottrinali<sup>39</sup>.

In tema di assicurazione del rischio di pirateria, il primo fondamentale problema è dunque la classificazione di detto rischio di pirateria, dato che la “normale” ed ordinaria assicurabilità del rischio pirateria passa per la sua riconduzione ad un rischio di mare (*marine risk*) piuttosto che al rischio di guerra (*war risk*)<sup>40</sup>.

Questione tutt'altro che semplice da definire, data la “ambulatorietà” 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<sup>41</sup>.

In particolare, il codice del commercio del 1882 all'articolo 615 classifica come “a rischio dell'assicuratore” la pirateria, equiparandola agli “altri accidenti di mare”.

Osserva Castagnola in sede di commento al riferito articolo 615 del codice di commercio «è stato ritenuto opportuno dal legislatore il contemplare, fra gli accidenti di mare presunti a carico dell'assicuratore, quei danni derivanti dal fatto dell'uomo, senza essere per questo danni di guerra: sono essi quelli designati coi nomi generici di pirateria e saccheggio»<sup>42</sup>.

In tal modo la pirateria viene espressamente sottratta alla categoria dei “rischi di guerra”, che in ragione dell'articolo 616 del codice di commercio non sono a carico dell'assicuratore, se non vi è convenzione espressa.

D'altra parte, già Arnould segnalava che “*loss incurred from pirates and rovers was formerly included in our maritime law amongst the general perils of the seas, but is now excluded from all marine policies by the free capture & seizure clause and is, therefore, only recoverable on a policy against war risk*”.

---

<sup>39</sup> Vedasi S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, Milano, 1991, p. 155 ricorda il celebre caso del p/fo “Cogne” depredato dai legionari di D'Annunzio a Fiume e il cui carico fu venduto dalla reggenza italiana del Guarnaro. Nella disputa con gli assalitori prevalse la tesi che si trattasse di rischio di guerra (Trib. Genova, 9 luglio 1923, lodo arbitrale 27 novembre 1923, App. Torino 12 giugno 1929). Nel secondo dopoguerra hanno fatto epoca le pronunce del tribunale e della Corte di Appello di Torino in tema di cattura di alcuni pescherecci italiani sequestrati e confiscati dalle autorità governative Jugoslave per asserita violazione del divieto di pesca in acque territoriali jugoslave e per contrabbando. Facendo leva sulle clausole di polizza R.O. contemplando il rischio di natura non bellica in contrapposizione alla loro radicale esclusione in caso di attribuibilità ad uno Stato di guerra, non sussistente all'epoca tra Italia e Jugoslavia, nonostante le tensioni di ordine politico i magistrati torinesi condannarono le compagnia assicuratrici a risarcire la perdita totale dei pescherecci.

<sup>40</sup> Tradizionalmente i rischi di guerra rientrano nella copertura assicurativa solo laddove espressamente previsti (cfr. N. BALESTRA, *Le assicurazioni marittime dei rischi di guerra*, Milano 1991).

<sup>41</sup> Pur in una prospettiva diversa vedasi MEJLA JR. – CARIU – WOLFF, *Piracy in Shipping*, Lemna, Nantes, 2010.

<sup>42</sup> CASTAGNOLA, *Del codice marittimo e della navigazione. Commento al libro secondo (artt. 480-682)*, UTET, 1898.

Sul punto va subito precisato, con riferimento al mercato londinese dei Lloyd's, che specie per l'assicurazione delle merci (*cargo*) siamo tornati o stiamo tornando alla realtà giuridica descritta da Arnould, sia pure come scenario "opzionale".

Con specifico riferimento all'assicurazione marittima delle merci (*cargo*), 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)*.

È da segnalare che le riferite parole "piracy excepted", che sottraggono la pirateria alle cause di sinistro escluse dalla copertura assicurativa, sono presenti solo nella riferita clause 6.2 delle I.C.C. (A), che costituiscono appunto una polizza *all risks*, e non negli altri tipi di I.C.C. e cioè le I.C.C. (B) e I.C.C. (C). È altresì utile ricordare che una regola sostanzialmente identica alla citata clause 6.2. delle I.C.C. (A) è adottata anche dai P.&I., in particolare si fa riferimento alla rule 5(E), punto ii del U(nated) K(indom).

È da sottolineare come le parole "piracy except" siano estremamente importanti, specie alla luce dei seri problemi di pirateria che persistono in varie parti del mondo. Nell'inserire queste parole, l'assicuratore preciserebbe chiaramente che 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 dedurne la disciplina, poi, preferiscono più concretamente individuarne direttamente la disciplina da applicare. Ma, volendo adottare appunto il concreto approccio anglosassone, non ci si può sottrarre al compito di verificare, se regole e condizioni di polizza realmente applicate "trattano" effettivamente il rischio di pirateria in modo diverso da un rischio di guerra.

Nella prospettiva appena riferita, elementi utili di riflessione possono trarsi pure dall'analisi della "War Risk Clause for Time Charters 2004" e della "Piracy Clause for Time Charter Parties 2004", sostanzialmente confermata dalla "Piracy Clause for Time Charter Parties 2009", pur con significative precisazioni. Si tratta di regole predisposte da *Baltic and Maritime Council* per i

contratti di noleggio *a tempo* delle navi, che hanno però una valenza generale e sono rilevanti anche ai fini assicurativi. La definizione di *War Risks* disegnata dal BIMCO alla lettera a, punto (ii) della *War Risk Clause for Time Charters* è inclusiva, oltre che degli *acts of terrorists*, anche degli *acts of piracy*. La “War Risk Clause for Time Charters” (lett. d, punto ii) prevede fra l’altro che l’attracco e la sosta (*remain*) o il solo passaggio attraverso un’area indicata dagli assicuratori come soggetta “to additional premium of War Risks” (intesi in senso lato, e quindi comprensivi di rischio di pirateria) dà all’assicuratore della nave il diritto di richiederne il pagamento.

In piena coerenza con la riferita regola, la “Piracy Clause or Time Charter Parties” a sua volta prevede alla lettera d, punto (iii) che l’attracco o la sosta (*remain*) o il solo passaggio attraverso un’area indicata dagli assicuratori come soggetta “to additional premium because of piracy risks” dà luogo al diritto dell’assicuratore di richiederne il pagamento. A questo proposito, occorre chiedersi se nella sostanza delle cose vi sia una differenza effettiva fra il riferito “additional premium” della “War Risk Clause” del BIMCO e l’“additional premium” della “Piracy Clause” specificamente previsto ancora dal BIMCO in caso di passaggio per un’area ad alto rischio pirateria.

Viene quasi naturale concludere che non è ravvisabile una sostanziale differenza fra l’“additional premium” della “Piracy Clause” e l’“additional premium” della “War Risk Clause”, dove il rischio pirateria è qualificato esplicitamente come rischio di guerra.

Tale conclusione è confortata dalla considerazione che le aree ad alto rischio pirateria sono conseguentemente classificate come “zone di guerra” da parte del Lloyd’s War Committee. Ciò vale anche per l’additional premium o incremento del premium – conseguente all’aumento del rischio di pirateria – paventato in generale dai Lloyd’s per l’assicurazione merci all risks (I.C.C. A.). Peraltro, va ricordato che al crescere del rischio pirateria segue un drammatico aumento dei premi richiesti dalle compagnie di assicurazione per coprire il rischio pirateria in alcune aree ormai tristemente famose come le acque antistanti la Somalia, e cioè il golfo di Aden: un’area di passaggio strategica in particolare per le navi mercantili.

Per altro versante, come vedremo meglio fra poco, gli assicuratori ed in particolare i Lloyd’s nell’ambito del *Joint Cargo Committee* hanno adottato nel 2008 una clausola tipo “*opzionale*”, vale a dire una “*piracy notice of cancellation*” che può andare ad integrare le *Institute Cargo Clauses*, le ricordate clausole tipo dell’assicurazione marittima delle merci.

Sotto l’aspetto contenutistico, si nota come detta clausola-tipo opzionale denominata «*Cargo Piracy Notice of Cancellation*» dà all’assicuratore la facoltà di recedere dall’assicurazione del rischio pirateria: recesso (*cancellation*) che diventa efficace dopo sette giorni dalla sua comunicazione (*notice*) all’assicurato.

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*. Secondo lo scritto di Francesco Moliterni<sup>43</sup>, la predisposizione di dette nuove condizioni di polizza assumerebbero un'importanza sempre maggiore ai fini dell'assicurabilità del rischio pirateria.

Si può dunque ritenere che la clausola-tipo opzionale finisce per trattare il rischio pirateria e la sua assicurazione in modo sostanzialmente analogo alla assicurazione del rischio di guerra; si precisa tuttavia che si tratta di una clausola che, pur se *opzionale*, è comunque suscettibile di introdurre nella copertura assicurativa un *elemento di precarietà*, determinato dalla *cancellation*, caratteristica difficilmente compatibile con le esigenze assicurative innanzi tutto di armatori e noleggiatori che stipulano un'assicurazione marittima «ordinaria» (*Institute Cargo Clauses* o *Institute Hulls Clauses*).

È altresì essenziale segnalare che la lettera della suddetta clausola opzionale, destinata ad integrare le clausole standard della assicurazione marittima ordinaria (*Institute Cargo Clause*), ripercorre sostanzialmente il testo di altra *notice of cancelation*, tipica di una polizza sul rischio, come la *Institute war and strikes clause Hulls – Time (termination clause)*. Pertanto, nonostante la nominale classificazione del rischio pirateria come rischio di mare ricavabile dal citato articolo 6, I.C.C. (A) standard, è importante rimarcare come la loro eventuale integrazione con la *piracy notice of cancelation* finisce per disciplinare la copertura assicurativa del medesimo rischio pirateria in modo analogo al rischio di guerra, vale a dire, come già detto da Arnould, alla stregua di un rischio sostanzialmente “*recoverable on a policy against war risk*” (cfr, Clause 5.1 dell'*Institute war and strikes clauses Hulls- time*)<sup>44</sup>.

Alla luce di quanto sopra descritto si rende opportuno tracciare un commento circa la dinamica dei premi che emerge dalla clausola-tipo opzionale: è importante ristabilire, in materia di assicurazione marittima delle merci, la certezza della copertura assicurativa e la sua adeguatezza alle esigenze assicurative dei mercanti. Ne consegue che la copertura assicurativa non sia afflitta da elementi di *precarietà*, che potrebbero in qualche modo essere introdotti facendo applicazione della sopra esaminata *notice of cancellation*, nota come contraria alla certezza della copertura assicurativa marittima. Nello specifico, il recesso dell'assicuratore non deve vanificare la *piena*

---

<sup>43</sup> Vedasi F. MOLITERNI, *Assicurazione marittima ed assicurabilità del rischio pirateria*, in *Banca borsa e titoli di credito*, 2011, fasc. 4, pt 1, p. 462.

<sup>44</sup> Con specifico riferimento alla riconduzione della pirateria a “*a standard hull risk or a hull war risk*” vedasi MUNICH RE, “*Piracy today: a million dollar business*”, 17 settembre 2009.



copertura assicurativa dell'atto di pirateria precedente il recesso medesimo: ciò in quanto sarebbe una applicazione contraria a buona fede del contratto di assicurazione ed in contrasto con la sua stessa causa. A conferma di ciò conviene ricordare che, con riguardo all'assicurazione delle merci, la clausola 6.2 delle *Institute Cargo Clauses (A)* estende alle «consequences» degli atti di pirateria la copertura assicurativa e risulta difficile assumere che il riscatto pagato per la liberazione della nave non sia una conseguenza dell'atto di pirateria.

Considerata la “vessatorietà” di una clausola di tal natura, si rende necessario un bisogno di chiarezza riconosciuto in capo agli assicuratori ai quali si richiede una particolare attenzione alla corrispondenza fra *nomen* del contratto di assicurazione e contenuto negoziale del contratto medesimo: per tanto, è importante, ai fini della chiarezza della polizza, che la sua denominazione contenga un esplicito riferimento alla sua particolare natura di «special piracy insurance».

In effetti, una clausola opzionale come la *Piracy notice of cancellation* può assumere il carattere di una vera e propria clausola *a sorpresa* rispetto alle clausole standard dell'I.C.C. (A) e può addirittura essere idonea a trarre in inganno il contraente-assicurato. Anche in presenza di un assicurato esperto, ragionando e fidando sulle clausole standard raccolte sotto la denominazione di I.C.C. (A) ormai applicate dal 1982 [dotate di copertura assicurativa inclusiva del rischio pirateria, conservata anche nelle nuove I.C.C. (A) del 2009] potrebbe ragionevolmente attendersi la continuità della loro integrale applicazione.

Ne consegue che la mancanza di una chiara e specifica informazione del contraente-assicurato in ordine alla *notice of cancellation* che venga eventualmente aggiunta alle clausole *standard* I.C.C.(A) potrebbe condurre a ritenere censurabile sotto il profilo del principio di buona fede la condotta contrattuale dell'assicuratore e dell'intermediario che, soprattutto nel settore delle assicurazioni marittime, operano in stretto contatto. Tale omissione potrebbe addirittura legittimare una richiesta di risarcimento dei danni subiti dal contraente assicurato nei confronti sia dell'intermediario che dell'assicuratore.

In ragione di quanto sopra descritto ed in considerazione della previsione della *notice of cancellation* da aggiungere alle clausole standard ai fini dell'assicurazione del rischio pirateria si rende opportuno elaborare una polizza speciale, che per un verso sia chiara sotto il profilo lessicale per altro verso fedele alla realtà del rischio assicurato.

Ciò induce a ritenere che la pirateria non è una fattispecie unica: nelle polizze, infatti, la pirateria può essere considerata come una fattispecie plurima dove la pirateria-sistema dotata di base di terra non è riducibile alla pirateria episodica. Solo la pirateria-sistema è in grado di prendere il controllo di una nave mercantile e condurre all'ormeggio e tenere altresì in ostaggio l'equipaggio

al fine di chiederne il riscatto, con la conseguenza che solo la pirateria- sistema comporta questa tipologia di rischio.

La tipologia della pirateria coperta prevede che le polizze assicurative adottino una specifica definizione di alto rischio di pirateria, in grado di rilevare le peculiarità del sistema-pirateria dotato di un controllo quasi sovrano sulle sue basi di terra e la sua eventuale somiglianza con il rischio di guerra ed i suoi effetti. Anche in questa prospettiva si ribadisce l'importanza che la copertura assicurativa sia definita 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 e quindi se essa è stata considerata o qualificata come zona di guerra, dall'altro lato, se e quali regole conseguono a tale qualificazione (*notice of cancellation*).

In conclusione, è fondamentale ritenere che – al fine di rispettare le ragionevoli aspettative degli assicurati e dotarli di una copertura assicurativa coerente con le loro esigenze – la definizione di pirateria adottata dalle polizze e la sua conseguente interpretazione sia coerente con il popular meaning attribuito al termine pirateria, vale a dire con il significato comunemente attribuito al termine pirateria in funzione della realtà cui si riferisce.

Alla base di tutte le argomentazioni sopra esposte vi è dunque la preliminare esigenza di chiarezza a fondamento della configurazione di un assetto contrattuale improntato a *good faith*

Il quadro appena prospettato per l'assicurazione marittima delle merci vale anche per l'assicurazione della nave (*Institute Hull Clause*).

Una clausola opzionale simile a quella prevista per le *Institute Cargo Clause* (assicurazione merci) era stata elaborata nel 2005 dal *Joint hull committee* del *Lloyd's Market* per l'assicurazione della nave, che in base alle clausole standard applicate dal 1983 doveva essere protetta dal rischio pirateria. Per un determinato periodo di tempo quest'ultima clausola opzionale è stata lettera morta ma a partire dal 2008 possiamo dire che sta trovando un'effettiva applicazione nelle polizze.

Tale circostanza produce una divergenza fra *nomen* del contratto (assicurazione del rischio pirateria come *marine risk* o ordinario rischio di mare) ed il suo contenuto negoziale, posto che la regola della richiamata *notice of cancellation* è, come già sopra segnalato, *tipica* della copertura assicurativa dei rischi di guerra e il suo inserimento nel microsistema delle clausole negoziali finisce naturalmente per incidere sul "tipo" del contratto cui inerisce<sup>45</sup>. Ne consegue una mancanza di chiarezza, avvertita anche dagli assicuratori come problema proprio<sup>46</sup>.

---

<sup>45</sup> Vedasi G. DE NOVA, *Il tipo contrattuale*, CEDAM, Padova, 1974; riguardo all'esigenza di evitare la dissociazione fra *nomen* del contratto e contenuto negoziale, sia pure con specifico riferimento all'art.117, comma 8 del tub.,

Esaminando più nel dettaglio il rischio pirateria al fine di riuscire a tracciare una netta linea di demarcazione tra *rischio di guerra* e *rischio pirateria* è opportuno considerare la realtà attuale delle polizze *tipo* dell'assicurazione marittima delle merci.

In tale contesto, l'atto di pirateria sarebbe, come già anticipato sopra, considerato normalmente assicurabile come *marine risk* nelle I.C.C.(A) o *all risk*, diffusamente adottate specialmente sul mercato londinese, tranne che non sia aggiungano in polizza clausole opzionali capaci di incidere sull'effettività della copertura assicurativa.

Le osservazioni sul mercato londinese sulla assicurazione marittima merci sembrerebbero contrastare con la notizia riferita al mercato dei *Lloyd's* della assicurazione marittima della nave (*hull*) secondo cui di recente la pirateria in circa l'80% dei casi è stata trasferita "*from the hull*", e cioè la polizza tipo che copre la nave da i rischi di mare ordinari "*to the war risk*".

La ragione di questa apparente contraddizione può rintracciarsi nella realtà attuale dell'operazioni assicurative e nelle sensibili differenze fra il livello del rischio pirateria collegato alla nave (*hull and machinery*) e quello del rischio collegato alle merci trasportate (*cargo*).

Detta diversità dei livelli di rischio è dovuta ai dati relativi alle perdite conseguenti agli atti di pirateria: si segnala infatti che "Pirate attacks (...) have had minimal impact on cargo losses. Therefore, while the cargo market is closely monitoring the situation, there has been no push at this stage to follow Hull underwriters in excluding piracy and adding it back through a War cover"<sup>47</sup>.

Tale assunto dimostra chiaramente come la storia del rischio pirateria dell'assicurazione della nave è tristemente peculiare; ad ulteriore conferma di ciò occorre ricordare come un suo eccessivo incremento abbia indotto nel 2008 la *Swedish Insurance Federation* ad emanare una circolare che esclude in modo esplicito e preciso la pirateria dai *general perils* o rischi ordinari della assicurazione marittima della nave, venendo di conseguenza inclusa nella "*war hull policy* (polizza assicurativa della nave contro i rischi di guerra).

In tal modo la *Swedish Insurance Federation* assimila direttamente il rischio pirateria della nave ai *war risk*.

Con specifico riferimento alla normativa italiana, occorre rilevare come il codice della navigazione non fornisce una nozione di assicurazione marittima. Ciononostante tale nozione può essere ricavata da talune norme particolarmente significative; in particolare dall'articolo 521 cod. nav., dove la pirateria è stata mantenuta costantemente dal legislatore nell'ambito dei rischi "*nominati*".

---

vedasi A. M. CARRIERO, sub *art.117, Contratti*, in F. Capriglione, *Commentario al Testo Unico delle leggi in Materia creditizia e bancaria*, Cedam, Padova, 2001.

<sup>46</sup> Vedasi F. MOLITERNI, *Assicurazione marittima ed assicurabilità del rischio pirateria*, in *Banca Borsa e Titoli di Credito*, 2011, fasc. 4, pt. 1, pag. 454.

<sup>47</sup> Vedasi JHONSON, *A report on piracy and the Insurance Market. Protection against Piracy*, Allianz, 2009.

Tale norma, rubricata “Rischi della navigazione” e collocata dopo le norme relative alla assicurazione della nave, delle merci e del nolo, trova la sua origine nelle formulazioni adottate dalle principali polizze – tipo esistenti sul mercato al momento della codificazione.

L’obiettivo che il legislatore ha voluto perseguire con tale norma è stato certamente quello di ridurre ad unità, quanto ai rischi coperti, tutte le specie di assicurazioni marittime (della nave, delle merci, del nolo e comunque più in generale di ogni bene comunque soggetto ai rischi del mare).

Preme comunque sottolineare che l’elenco degli eventi collettivamente denominati “rischi della navigazione” consiste in una congerie abbastanza disordinata di rischi in senso tecnico (tempesta, pirateria), di sinistri (naufragio) e di fenomeni che possono essere ricompresi sia nella nozione di rischio, sia in quella di sinistro (incendio).

L’enunciazione finale dell’articolo 521 cod. nav. – che si apre affermando “*Sono a carico dell’assicuratore i danni e le perdite che colpiscono le cose assicurate per cagione di...*” – è la seguente “*...ed in generale per tutti gli accidenti della navigazione*”.

Indubbiamente, si può affermare che tale nozione codicistica sta a significare che nell’assicurazione marittima sono coperti quei rischi che provengono dal mare o anche, soltanto, che si verificano sul mare.

Ciò ha portato inevitabilmente ad elaborare il concetto dell’«universalità dei rischi»: un *quid medium* rispetto alle forme di copertura *all risks* predisposte per coprire tutti i rischi e quindi anche i rischi non “marittimi”, tranne quelli espressamente esclusi, sempre più diffuse nel settore dell’assicurazione merci e le coperture dei «rischi nominati».

Con tale disposizione si può dunque affermare che la nostra normativa italiana ha privilegiato il richiamo della tradizione rispetto alle concrete esigenze di copertura. D’altronde, le peculiarità nascenti, in materia di oneri probatori, da questa scelta contraddicono la linearità dei sistemi di copertura dei «rischi nominati», contrapposti agli altrettanto validi sistemi di copertura *all risks*.

In tale contesto, vale la pena ricordare che anche il sistema del *MIA Marine Insurance Act* inglese del 1906 è un sistema di *named perils*.

La prevalenza – anche per il mercato italiano al livello delle concrete contrattazioni – dei livelli di copertura anglosassoni (che si caratterizzano come coperture di *named perils*, laddove invece non si opti per una copertura di *all risks*) lascia sempre meno spazio al concetto di «rischi della navigazione» intesi come «universalità di rischi».

Per quanto sopra illustrato, si può comunque concludere affermando che il concetto di rischi della navigazione (o di *perils of the sea*) individua, sulla base dei rischi coperti, le fattispecie rientranti nella definizione di assicurazioni marittime.

## **2.2. La copertura assicurativa nel trasporto di merci: L'*Institute Cargo Clause I.C.C.***

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, 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 (*Institute Time Clauses Hulls* 1983, *Institute Voyage Clauses Hulls*; un tentativo di radicale riforma, attuato negli anni 2002 / 2003, non ha finora avuto molto successo), e dai clausolari merci, costituiti appunto dalle *Institute Cargo Clauses* (A), (B), (C), 1.1.1982.

Seppur le I.C.C. costituiscono i principali clausolari merci, bisogna precisare che accanto ad essi sono stati elaborati clausolari più specifici tali da soddisfare le più svariate esigenze del mercato.

Con specifico riferimento al contenuto delle I.C.C., si segnala che la presente 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 alla presente 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<sup>48</sup>.

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), 1983* e la *clausola merci II (rischi di base), 1983*.

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 all'avvento e al successivo successo della *Polizza Camogli*<sup>49</sup>.

Da quanto sopra esposto, emerge dunque che il mercato italiano dell'assicurazione marittima dipende largamente dalle coperture riassicurative che le compagnie italiane si procurano, per percentuali spesso imponenti del rischio assunto sul mercato inglese.

L'avvento in Italia di queste nuove polizze ha rafforzato l'alternativa fra coperture contro tutti i rischi (*all risks, pieno rischio*; assai rare nell'assicurazioni corpi) e coperture contro rischi nominati.

Soffermando la nostra attenzione agli specifici rischi della assicurazione marittima delle merci, occorre evidenziare come la regola principale del mercato *Lloyd's* e quindi del mercato londinese è attualmente contenuta nella clausola 6 delle *Institute Cargo Clauses A* denominata "War Exclusion Clause", sul cui contenuto è pertanto utile soffermarsi.

Tale clausola definisce in modo dettagliato i sinistri esclusi dalla copertura assicurativa quali perdita, danni o spese causati da guerra civile, rivoluzione, ribellione, insurrezione o sommossa originata dai casi predetti o qualsiasi atto ostile da o contro una potenza belligerante (6.1.); cattura, sequestro, arresto, fermo, restrizione o detenzione (fatta eccezione per la pirateria), e le rispettive conseguenze o qualsiasi tentativo fatto per metterli in atto (6.2.), esclusione altresì estesa a mine, siluri o bombe disperse o da altri ordigni di guerra comunque non segnalati (6.3.).

Tali casi non coperti dalla assicurazione sono qualificati come "*capture, seizure, arrest, detainment*", tranne quelli di pirateria (piracy except).

Dunque, gli atti di pirateria – non risultando esclusi dalla copertura assicurativa – sono di conseguenza ricompresi fra i rischi ordinariamente assicurati dalle I.C.C. (A).

---

<sup>48</sup> Ai fini delle presenti I.C.C. per "imballaggio" deve intendersi anche lo svitaggio in un container e la parola "dipendenti" non include gli appaltatori.

<sup>49</sup> Nel settore dell'assicurazione corpi, dopo anni di faticoso e insoddisfacente adattamento delle polizze-tipo italiane alle condizioni inglesi, l'ANIA (associazione nazionale imprese di assicurazione) nel 1988 ha dunque opportunamente adottato una polizza-tipo, appunto la polizza Camogli, polizza estremamente sintetica nella quale esplicitamente si precisa all'art.1 che l'assicurazione è prestata alle condizioni delle clausole dell'*Institute of London underwriters*.

Bisogna a questo punto segnalare che la suddetta espressione “*piracy excepted*”, che sottrae la pirateria alle cause di sinistro escluse dalla copertura assicurativa, è presente solo nella richiamata *clausola 6.2 delle I.C.C. (A)*, che costituiscono appunto una polizza *all risks* e non invece degli altri tipi di I.C.C., vale a dire le I.C.C. (B) e le I.C.C. (C).

Preme tuttavia sottolineare che una regola sostanzialmente identica alla richiamata clausole 6.2 delle I.C.C. (A) è adottata anche dai P&I, nella sua *rule 5 (E)*, punto *ii del U(nated) k(indom) P&I*, significativamente denominata “*Exclusion of War Risks*”.

Va precisato che la locuzione “*piracy except*” è estremamente importante soprattutto alla luce dei seri problemi di pirateria che persistono in molte parti del mondo. Nell’inserire queste parole infatti l’assicuratore preciserebbe chiaramente che *la pirateria is to be treated as marine peril not a war peril*.

Bisogna tuttavia riconoscere, come in particolare i *Lloyd’s* piuttosto che qualificare prima la fattispecie rischio pirateria come rischio di guerra (*war risk*) o come rischio di mare (*marine risk*), e dedurne la disciplina poi, preferiscano più concretamente individuare direttamente la disciplina da applicare. Volendo seguire il concreto approccio anglosassone, non possiamo sottrarci al compito di verificare se regole e condizioni di polizza realmente applicate trattino effettivamente il rischio pirateria in maniera diversa da quello che è un rischio di guerra.

In tale prospettiva, assumono rilievo le regole predisposte dal “Baltic and Maritime Council” (Bimco)<sup>50</sup> per i contratti di noleggio *a tempo* delle navi, che tuttavia hanno una valenza generale e sono rilevanti anche ai fini assicurativi. Si tratta in particolare della “War risk clause for time charters 2004” e della “Piracy clause for time charters party 2004”, sostanzialmente confermata dalla “Piracy Clause for time charter parties 2009”, pur non senza alcune significative precisazioni.

La Bimco fornisce la definizione di “*War risk*” alla lettera a.ii della “*War risk clause for time charters*” ed essa è comprensiva oltre che degli “*act of terrorists*” anche degli *act of piracy*.

La medesima clausola (alla lettera *d*, punto *ii*) prevede fra l’altro che l’attracco o la sosta (*remain*) o il solo passaggio attraverso una area indicata dagli assicuratori come soggetta “*to additional premium of War risks*” (intesi in senso lato e quindi comprensivi di rischio pirateria) dà all’assicuratore della nave il diritto di richiederne il pagamento.

---

<sup>50</sup> Il “*Baltic and maritime council*” è una associazione internazionale indipendente, i cui membri sono armatori, managers, brokers, agenti ed appartenenti ad altre categorie professionali interessate alla industria marittima. Essa ha lo scopo di promuovere l’armonizzazione delle regole nei relativi settori di interesse.

### **2.3. Il contratto di assicurazione tra armatore e compagnia assicuratrice. La Polizza Corpo e Macchina**

Nel caso di attacchi da parte di pirati, i soggetti maggiormente coinvolti in questi crimini sono sicuramente gli assicuratori: sia quelli Corpo e Macchina (C&M), sia i P&I (*Protection and Indemnity Clubs*). Di questi ultimi parleremo nel paragrafo successivo, soffermando ora la nostra attenzione sull'assicurazione c.d. corpo e macchina.

La copertura assicurativa denominata Corpo e Macchina nasce storicamente per coprire una universalità di rischi<sup>51</sup>; in particolare il nostro codice della navigazione richiama all'articolo 521 tutti gli accidenti della navigazione.

Tale articolo infatti con il titolo di "rischi della navigazione" pone a carico dell'assicuratore i danni e le perdite che colpiscono le cose assicurate per cagione 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.

Sono invece da considerarsi esclusi dalla copertura assicurativa prevista dall'articolo in esame (anche se possono essere coperti da apposite assicurazioni) gli eventi che costituiscono la conseguenza naturale ed inevitabile di una spedizione per mare che non possono essere definiti "accidenti della navigazione"<sup>52</sup>.

L'articolo in esame individua inizialmente i principali rischi compresi nel contratto di assicurazione: nella pratica dei traffici marittimi si è affermato il sistema tracciato dalla disciplina inglese del così detto rischio nominato, secondo cui, lo ricordiamo sono esclusi dalla copertura assicurativa i rischi che pur non rientrando nella casistica degli accidenti della navigazione non sono compresi fra i rischi equivalenti elencati in polizza.

Poiché tale articolo ha ricompreso tra i rischi assicurati anche la pirateria, nel settore dell'assicurazione si è assistito negli ultimi anni, a seguito dell'intensificarsi del fenomeno ad una nuova analisi e rivalutazione del concetto di pirateria. 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, ovvero quella che – come si è avuto modo di esporre

---

<sup>51</sup> Per i profili storici dell'assicurazione vedasi P. PRIMERANO, V.L. MESSINA, *L'assicurazione nel Medioevo*, in *Diritto Marittimo*, 2003; C. M. MOSCHETTI, *Alcune considerazioni su un inedito contratto di assicurazione del 1952*, in *Diritto dei Trasporti*, 2003.

<sup>52</sup> La valutazione dei rischi esclusi e dei rischi coperti non può prescindere dal singolo caso concreto: quindi si dovrà tener conto non solo della forza dei mari e dei venti, ma ad esempio anche della condotta della nave da parte del capitano e dell'equipaggio, della situazione di carico della nave, etc.



nel capitolo precedente – si sia verificata nel mare territoriale o comunque in acque interne, in tutti quei casi in cui sia noto alle compagnie assicurative il tragitto da compiere e la volontà dell'assicurato di garantire anche il rischio derivante da atti di pirateria.

Accanto ai rischi ordinari della navigazione sono coperti da assicurazione marittima anche i rischi guerra in tempo di pace quali ad esempio quelli derivanti da sommosse, insurrezioni, sequestro e terrorismo. Proseguendo la nostra analisi sulla copertura assicurativa, si evidenzia come il codice della navigazione, pur non fornendo una definizione della assicurazione marittima, ne individua i rischi (art. 521 appena esaminato), oltre che i beni oggetto di tale assicurazione: la nave (art. 515 cod. nav.), le merci (art. 516 cod. nav.), i profitti sperati sulle merci (art. 518 cod. nav.) ed il nolo (artt. 519-520 cod. nav.).

In particolare, l'articolo 515 cod. nav. rubricato in «Assicurazione della nave» dispone che *“l'assicurazione della nave copre la nave e le sue pertinenze<sup>53</sup>. Possono altresì esservi comprese le spese di armamento e di equipaggiamento della nave [524 co.1, 525, 530 ss., 535, 538, 540, 543 ss.]. Nel silenzio delle parti, la dichiarazione del valore della nave, contenuta nella polizza [458 co. 2, 622], equivale a stima [1908 co. 3 c.c.]”*.

L'assicurazione della nave viene correntemente denominata *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. È da segnalare la possibilità di coprire con polizze di assicurazione marittima anche le piattaforme galleggianti per ricerche e sfruttamento di risorse sottomarine che pur non rientranti fra le navi ai sensi dell'art. 136 cod. nav., vengono equiparate ad esse dalla disciplina uniforme (Convenzione CEE sulla competenza giurisdizionale e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale, e relativo protocollo, del 28 settembre 1968, modificata dalla successiva Convenzione del 9 ottobre 1978 resa esecutiva con L. 29 novembre 1980 n. 967).

Nel silenzio del codice della navigazione la dottrina e la prassi assicurativa comprendono tra le cose suscettibili di assicurazione marittima anche le navi in costruzione.

La copertura assicurativa riguarda la nave in esercizio. Rientrano quindi fra 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).

---

<sup>53</sup> Pertinenze: Esse sono costituite da imbarcazioni, attrezzi, strumenti, arredi, ed in genere da ciò che è destinato in maniera durevole al servizio e all'ornamento della nave, benché consistenti in cose da essa separabili (art. 13 Polizza It. Ass. Merci Navi a scafo metallico).

Nella prassi, l'assicurazione corpo si estende alla copertura delle spese di contribuzione per avaria comune e delle somme dovute dall'armatore per i danni da urto [v. 526 e 527].

Accanto alla ipotesi di assicurazione della nave, la prassi riconosce la possibilità dell'assicurazione «Interessi e Sborsi» (I e S) (si veda la clausola 21.1.1. delle *Time Institute Clause Hulls*, 1-10-1983).

Oggetto dell'assicurazione è l'interesse economico dell'armatore alla conservazione della nave non compreso in quello del nolo o dell'assicurazione della nave e suscettibile di risarcimento solo in caso di perdita totale. In genere, tale assicurazione è stipulata per integrare la principale assicurazione della nave, al fine di mantenere basso il premio di quest'ultima. In questa ultima ipotesi la somma assicurata non può superare il venticinque per cento della valutazione della nave.

La norma in esame introduce un'espressa deroga al principio generale contenuto nel comma 3 dell'art. 1908 c.c., secondo cui la dichiarazione del valore delle cose assicurate fatta dall'assicurato e contenuta nella polizza non equivale stima. Per l'assicurazione della nave, infatti, nel silenzio delle parti, il valore di questa è dato dalla dichiarazione dell'assicurato contenuta in polizza. La dichiarazione di valore equivale a stima nei rapporti fra assicuratore ed assicurato, ai fini della determinazione dell'indennità dovuta a quest'ultimo, ma è inopponibile al responsabile del danno, terzo rispetto al contratto assicurativo, da parte dell'assicuratore surrogatosi all'assicurato a seguito del pagamento dell'indennizzo (Cass. Civ., sez. III, 4-12-1992, n. 12919). Con apposita clausola, le parti possono anche convenire che la dichiarazione di valore non equivalga a stima. La giurisprudenza ha negato la vessatorietà di questa clausola ai sensi degli artt. 1341 e 1342 c.c. (App. Napoli 13-11-1971). Ed ha sottolineato che ciò che la polizza di assicurazione indica come valore di stima (ai sensi dell'art. 515 cod. nav.) esclude ogni possibilità di revisione (in più o in meno) di esso al fine di adeguarlo al prezzo commerciale effettivo della nave all'inizio del viaggio (Tribunale Venezia, 3-5-1977; Cass. 5-4-1955, n. 978).

Per completare l'analisi della copertura assicurativa, occorre menzionare l'articolo 516 del cod. nav. che disciplina l'assicurazione delle merci.

L'assicurazione delle merci copre il valore di queste, in stato sano, al luogo di destinazione ed al tempo della scaricazione. Se tale valore non può essere accertato, il valore assicurabile è dato dal prezzo delle merci nel luogo e al tempo della caricazione, aumentato del dieci per cento a titolo di profitto sperato [518], nonché delle spese fino a bordo, del nolo [385 n. 4] dovuto o anticipato ad ogni evento, del premio e delle spese di assicurazione [517, 524 co. 2, 532 ss., 541, 543 ss.; 1907 c. c.].

Sono suscettibili di copertura assicurativa le cose trasportate comunque sistemate a bordo. Nell'ambito delle assicurazioni delle merci è possibile annoverare l'assicurazione dei containers,

essa in genere riguarda non un singolo container ma il cd. parco 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). Solitamente ad essa sono aggiunti vari formulari inglesi.

Nell'ipotesi di assicurazione presa dal conduttore, il locatore provvede alla copertura del rischio non coperto da essa attraverso una specifica copertura, di carattere integrativo della prima, denominata *Contingency Cover* che assicura la responsabilità per danni arrecati dal container a terzi, il rischio di inadempimento di insolvenza o di fallimento del conduttore, il recupero dei vari containers dispersi nelle varie parti del mondo.

La norma deroga la disciplina secondo cui il valore della cosa assicurata si calcola con riferimento al tempo del sinistro [art. 1980 c.c.], adeguandosi alla regola vigente in materia di contratto di trasporto [art. 1696 c.c.].

Particolarmente diffusa nella pratica assicurativa delle merci è la c.d. 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 (Cass. 20-3-1964, n. 638; Cass. 3-7-1991, n. 7300). 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. Rilevante è il momento in cui viene portato a conoscenza dell'assicuratore la caricazione o comunque l'esposizione delle merci ai rischi previsti, attraverso l'emissione della dichiarazione di alimento fatta dall'assicurato. Secondo la dottrina (Lefebvre D'Ovidio-Pescatore-Tullio) nel caso del c.d. abbonamento obbligatorio la dichiarazione di alimento è una mera comunicazione di scienza che ha solo il carattere di dichiarare l'inserimento in rischio senza avere alcuna influenza nella copertura assicurativa che, in tale ipotesi viene preventivamente e globalmente assunta, e si effettua man mano che i beni indicati vengano a trovarsi esposti ai rischi determinati nel contratto.

Nel caso dell'abbonamento facoltativo, invece, la dichiarazione di alimento è una manifestazione di volontà unilaterale e ricettizia che determina il sorgere del rapporto assicurativo in ordine allo specifico interesse espresso per il suo tramite, nel momento in cui questa giunga a conoscenza dell'assicuratore. Con l'assicurazione in a. facoltativo viene cioè posto in essere un

contratto unico dal quale scaturisce un rapporto normativo (o cornice) che attiene non già alla copertura dei rischi, bensì alle regole per la realizzazione di questa copertura; successivamente, ed eventualmente, sorgeranno tanti rapporti assicurativi quante saranno le dichiarazioni di alimento pervenute a conoscenza dell'assicuratore (Lefebvre D'Ovidio-Pescatore-Tullio; cfr. anche Cass. 25-11-1974 n. 3836).

#### **2.4. I rischi assicurativi coperti dai *P&I Clubs***

Come anticipato sopra, i *Protection and Indemnity Clubs* (d'ora innanzi *P&I Clubs*), sono un particolare tipo di assicurazioni che vede la sua nascita nel mercato assicurativo inglese.

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 ad opera del legislatore, nel corso del diciannovesimo secolo, una nuova spinta associazionistica e la nascita dei *Protection o 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 appunto appositi *Indemnity Clubs*, ovvero si estesero le funzioni dei *Clubs* già esistenti, creando una nuova classe distinta di sicurezza mutua.

La ragione principale che ha visto la nascita e il diffondersi dei *P&I Clubs* è legata principalmente alla limitazione della copertura 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<sup>54</sup>.

Dunque, la sigla P&I che sta per *Protection and Indemnity* indica così le principali classi di copertura relative rispettivamente alle responsabilità tipiche dell'armatore e alle responsabilità dell'armatore in quanto vettore.

---

<sup>54</sup> Si può affermare che l'assicurazione *P&I* ha avuto uno sviluppo enorme, connotato recentemente anche da talune incursioni nella assicurazione della copertura Corpi.

L'elasticità che la forma mutualistica propria di questa assicurazione consente ha permesso alla assicurazione P&I di ampliare nel tempo il proprio spazio di operatività in settori diversi da quelli originariamente previsti.

In particolare, nel concetto di *Protection* vi rientrano tutti i danni e le spese dipendenti da morte, infortuni, malattie dei passeggeri e dei membri dell'equipaggio; in quello di *Indemnity* vi rientrano la responsabilità vettoriale per perdite o avaria alle cose trasportate, i crediti per contribuzione alle avarie comuni, le quote di contribuzione alle avarie comuni a carico della nave, le multe subite dall'assicurato nell'impiego commerciale della nave.

Le funzioni principali di P&I consistono dunque nel proteggere ed indennizzare gli associati contro determinati rischi, fornire un'organizzazione a livello mondiale per la gestione dei reclami, fornire cauzioni e garanzie al fine di prevenire il sequestro o il fermo della nave in conseguenza di un evento assunto come rischio coperto dai *Clubs*<sup>55</sup>.

Per quanto è oggetto del presente studio, occorre soffermarsi sulla incidenza che i *P&I* hanno avuto sul rischio 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 di pirateria<sup>56</sup>.

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 effetto invece dei rinnovi di polizza intervenuti nel duemila e dieci, il mercato assicurativo marittimo corpi e merci ha affrontato questo problema ed il rischio di pirateria è stato così escluso

---

<sup>55</sup> Vedasi C. TELESCA, *Profili assicurativi e novità legislative in tema di pirateria* in *Riv. Dir. Navig.*, 2012, n. 1.

<sup>56</sup> Vedasi C. TELESCA. opera cit. pag. 219.

dalle polizze rischi ordinari per 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<sup>57</sup>.

Per meglio comprendere la concreta applicazione delle singole coperture assicurative – considerato che nell'ambito delle polizze contro i rischi di guerra, il rischio di pirateria convive con altre situazioni quali ad esempio il terrorismo – conviene esporre le differenze di disciplina previste per tali due ipotesi.

In particolare, la pirateria è un reato potenzialmente atto ad aggredire sia l'incolumità delle persone, sia ovvero degli equipaggi, sia la sicurezza dei traffici marittimi e lo ricordiamo, si caratterizza per il perseguimento di un fine privato (quale il profitto economico).

Diversamente, il terrorismo consiste nella commissione di atti di violenza per finalità politico-religiose, e, generalmente il movente è di natura ideologica, caratterizzandosi per il perseguimento di una finalità di natura diversa. Sotto il profilo assicurativo tale differenza tra i due fenomeni ha indotto il *Joint World Committee* ad introdurre delle clausole al fine di rendere chiare le tipologie di coperture assicurative da applicare in caso di sinistro. La circostanza dunque che la pirateria sia ricompresa all'interno delle polizze contro i rischi di guerra consente agli assicurati di garantirsi anche in situazioni che possono definirsi "borderline".

Gli stessi *P&I Clubs*, essendo controllati dagli stessi armatori e non avendo scopo di lucro, possono garantire la copertura all'associato colpito da un sinistro anche in casi eccezionali ovvero non previsti dalle condizioni di assicurazione ma comunque rientranti negli scopi dell'assicurazione, la così detta *Omnibus rule*. In particolare si tratta di una assicurazione contro rischi nominati in quanto i *Clubs* coprono solo le responsabilità e le perdite individuate all'interno delle proprie regole; generalmente le *rules* di un *P&I Clubs* utilizzano l'espressione "*liabilities, losses, cost and expenses*" per indicare le singole categorie di responsabilità e perdite che ricadono nella copertura.

Occorre tuttavia precisare che per l'attivazione della suddetta copertura assicurativa, occorre un legame causale tra le manovre della nave iscritta e l'incidente dal quale derivano rilevanti responsabilità, perdite, costi e spese: più in particolare l'incidente dovrà essere la conseguenza di una operazione della nave e non dovrà provenire da altra causa.

Soffermando la nostra attenzione sulla copertura assicurativa del rischio pirateria, occorre ricordare come molte compagnie assicuratrici di armatori esposti al "*rischio Somalia*", al momento dei rinnovi annuali delle polizze hanno preteso la cancellazione appunto del rischio di pirateria,

---

<sup>57</sup> I dati utilizzati per la determinazione dei premi assicurativi sono ancor più preoccupanti se si considera che secondo l'IMB (*International Maritime Bureau*), quasi la metà degli attacchi subiti nelle zone particolarmente a rischio e nei quali non vi sarebbero morti o feriti tra i membri dell'equipaggio non viene denunciata proprio per evitare un eccessivo accrescimento di oneri e spese per gli armatori.

costringendo in tal modo gli armatori ad inserirlo nelle coperture rischi di guerra, sicuramente più adatte anche se maggiormente costose.

Possiamo dire che sino ad oggi l'attività dei pirati somali ha seguito uno schema sostanzialmente uniforme: cattura della nave con equipaggio a bordo e del suo carico, seguita dalla richiesta del pagamento di un riscatto<sup>58</sup>.

È altresì interessante menzionare la posizione assunta dai *P&I Clubs* con riguardo agli equipaggi.

Tali organizzazioni assicurative di tipo mutualistico offrono copertura assicurativa per il rischio di morte o lesione personali dei marittimi, ed 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*"<sup>59</sup>.

Con riguardo al tema qui affrontato circa l'adattamento delle coperture marittime tradizionali all'incessante fenomeno della pirateria, è opportuno citare altre coperture assicurative meno note – ma non per questo prive di importanza – in relazione alle quali si pongono interessanti problemi.

È il caso ad esempio della copertura *Loss of Hire*, generalmente prevista accanto alle consuete coperture dei rischi ordinari e dei rischi di guerra alle condizioni così dette *ABS Wording*. Ai fini della operatività della suddetta copertura è necessario che si verifichi un rischio coperto e che da ciò consegua un sinistro / danno e la perdita del diritto al nolo nei termini specifici della copertura in esame<sup>60</sup>.

In conclusione, come visto, la pirateria è un rischio coperto da assicurazione (a seconda dei casi come rischio *ordinario* o come rischio di *guerra*) e da esso consegue di frequente il fermo della nave – in attesa del pagamento del riscatto o comunque della liberazione della nave con altri mezzi – ma non un danno materiale, così che la perdita assicurativa del nolo (in termini di mancato percepimento del medesimo può sollevare qualche dubbio).

A fronte di tale problema il mercato ha agito con particolare rapidità, proponendo, grazie ad un noto *broker* internazionale, una nuova polizza "*to fill the gap*". Si tratta di una copertura che si estende al rischio per i noleggiatori di dover continuare a pagare il nolo anche se la nave è

---

<sup>58</sup> Fino ad oggi non risulta (ma naturalmente è difficile avere la certezza in ragione della stretta riservatezza delle trattative, abitualmente svolte da negozianti specializzati) che alcun riscatto sia mai stato richiesto dai pirati somali al fine specifico della liberazione dell'equipaggio. Naturalmente, se il pagamento del riscatto consente la liberazione della nave, con essa anche l'equipaggio viene liberato.

<sup>59</sup> Di fatto, non risulta che ad oggi ci sia stato alcun intervento da parte dei *P&I Clubs*, nonostante la presenza costante degli equipaggi sulle navi sequestrate dai pirati somali.

<sup>60</sup> Si tratta di una forma autonoma di copertura della perdita di profitto particolarmente adatta per coprire quelle perdite di nolo che nel noleggio a tempo si verificano quando la nave, cessando di essere lavorabile viene messa *off hire*. Per tale argomento vedasi S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, Milano, 1991.

trattenuta, per gli armatori di perdere il diritto al nolo in termini di *off hire* o comunque quando la detenzione della nave comporti la *frustration* del contratto di noleggio. Si precisa infine che è oggetto di copertura anche il rischio per i caricatori di veder risolto il contratto di vendita delle merci, rischio per altro particolarmente grave nel caso si tratti di prodotti stagionali.

La suddetta polizza per quanto eccessivamente costosa è alle usuali coperture rischi ordinari, guerra e *P&I Clubs*, destinata ad operare senza franchigie dal primo giorno dell'attacco piratico.

## **2.5. Il riscatto: il problema della sua copertura assicurativa. La clausola “*Sue and Labour Clause*”**

La normativa in tema di assicurazione marittima contenuta nel codice della navigazione, agli articoli da 514 a 547, coordinata ed integrata dalle principali norme del codice civile in materia di assicurazione in generale e di assicurazione contro i danni, trova sempre meno concreta applicazione nella realtà della contrattualistica quotidiana.

Il mercato assicurativo italiano infatti è dipendente dal mercato riassicurativo, soprattutto inglese.

È dunque opportuno partire dal mercato assicurativo inglese per esaminare un'altra importante questione che interessa la navigazione marittima, vale a dire la richiesta di un riscatto da parte dei pirati all'atto del dirottamento di una nave.

Il copione abitualmente seguito dai pirati somali consiste nel condurre le navi catturate il più delle volte con i loro carichi a bordo in acque per loro sicure ed attendere il pagamento di un riscatto.

Il riscatto ha quindi sollevato una serie di interrogativi da parte del diritto assicurativo inglese:

- (a) può il pagamento di un riscatto essere ricompreso nella Clausola *Sue and Labour* piuttosto che in quella dell'avaria comune ai sensi del *Mia Act* del 1906?
- (b) se le negoziazioni in ordine al riscatto falliscono e la nave e/o le merci venissero distrutte avrà l'assicurato adempiuto il suo dovere di ridurre la perdita al minimo secondo le regole del *Mia Act* del 1906 ? l'assicurato avrà il diritto di chiedere ed ottenere la perdita subita?
- (c) il pagamento di un riscatto deve essere considerato come un atto illegale?
- (d) a seguito della cattura di una nave da parte dei pirati, l'assicurato è legittimato a dichiarare l'abbandono della nave per effetto di perdita totale?

Per affrontare dunque il complesso argomento del pagamento del riscatto inteso come danno subito dall'assicurato è dunque doveroso citare il *Mia Act* 1906.



Nel diritto inglese, infatti, pur essendo ribadito dal *Mia* il dovere dell'assicurato di prendere provvedimenti ragionevoli per evitare o minimizzare il danno in base al principio per cui "*because goods or a ship are insured there is no reason why the owner should relax his effort to prevent or reduce damage or loss*" manca una disciplina normativa adeguata del problema. Inoltre, le spese sostenute dall'assicurato per la conservazione della cosa assicurata (in quanto non siano spese di avaria comune o di salvataggio in senso tecnico) sono considerate *particular charges* e non sono incluse nell'avaria particolare, così da far sorgere il dubbio circa la risarcibilità delle stesse da parte dell'assicuratore.

Da ciò, la nascita della *Sue and Labour Clause* inserita nelle sue diverse versioni nelle polizze per ben duecento anni a partire dalla polizza SG dei *Lloyd's*. La *Sue and Labour Clause* è espressamente prevista nel sistema inglese, all'interno del Marine Insurance Act (*Mia* 1906) alla Section 78 ove si evidenzia che "*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 infatti che quando la polizza contiene la *Sue and Labour Clause* l'obbligazione così assunta dall'assicuratore è supplementare da quella assunta con il contratto di assicurazione.

L'assicurato quindi può recuperare dall'assicuratore ogni spesa propriamente fatta in base alla clausola ancorché l'assicuratore abbia indennizzato una perdita totale ovvero la cosa sia assicurata franco di avaria particolare.

Con la riforma dei clausolari inglesi degli anni 1982/1983 la *Sue and labour Clause*, come tale, è scomparsa per essere sostituita dalla *Duty of the assured clause*. Tale ultima clausola si richiama comunque espressamente alla *Sue and Labour Clause*, da cui è quindi opportuno partire.

In particolare, si tratta di una antica, sostanziale ed importante clausola del ramo marittimo che impone all'assicurato ed ai suoi dipendenti di agire in ogni circostanza come se non esistesse la copertura assicurativa, dovendo 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.

Nello specifico, secondo la *Sue and Labour Clause*, l'assicurato ha il dovere di adottare provvedimenti ragionevoli per evitare o diminuire il danno. In base a tale clausola dunque tutte le spese sostenute da quest'ultimo anche se il fine non sia stato raggiunto saranno risarcibili da parte dell'assicuratore.

Così, nel caso di una nave che venisse catturata dai pirati si potrebbe verificare la richiesta di pagamento del riscatto, a cui si potrebbero aggiungere una serie di ulteriori spese collaterali che aumentano ulteriormente la perdita finale.

Nello specifico, i pirati (soprattutto in merito alla situazione somale) operano catturando la nave con il carico e prendendo 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, le spese straordinarie sostenute dall'assicurato dovranno essere rimborsate.

Secondo la *Sue and Labour Clause*, 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 ad una perdita o avaria materiale a carico dell'assicuratore.

In base dunque 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.

Quanto sancito dalla *Sue and Labour* – come sopra espressamente argomentata – è richiamato 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 è raggiunto lo scopo, salvo che l'assicuratore provi che le spese sono state fatte inconsideratamente. 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 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”.

Il suddetto articolo 1914 c.c. delinea un meccanismo di liquidazione delle voci di spesa diverso e più favorevole per l'assicurato di quello previsto dalla *Sue and Labour Clause*. La clausola inglese prevede, infatti, che le spese di salvataggio siano a carico dell'assicuratore in aggiunta al danno ovvero come se fossero assicurate per un massimale autonomo identico a quello per i danni al bene assicurato. In pratica recupera interamente le spese in termini di *Sue and Labour* quando è liquidata una indennità per perdita totale poiché in tal caso l'assicuratore trae il suo beneficio da quanto rimane della cosa assicurata. Possono tuttavia sorgere alcuni problemi circa la possibilità di indennizzare le suddette spese per i danni alla cosa assicurata che siano uguali o superiori al valore assicurato quando l'assicurato, invece che richiedere l'indennità per perdita totale con la procedura di abbandono fa eseguire le riparazioni, ottenendo così con la procedura di avaria la liquidazione di una indennità pari al massimale assicurato. In tali ipotesi a seguito delle riparazioni effettuate l'assicurato continua a beneficiare del bene assicurato di cui ne conserva la proprietà: le spese sostenute quindi non saranno rimborsabili né a titolo di *Sue and Labour Clause* né in virtù dell'art. 1914 c.c.

Alla luce di quanto sopra esposto si può dunque inquadrare il pagamento del riscatto – nei casi di pirateria fino ad oggi noti – come atto 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.

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. Gli assicuratori, lo ricordiamo 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 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. 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.

Nessun dubbio emerge dunque nell'assimilazione del pagamento del riscatto nell'atto di avaria sotto il profilo dell'intenzionalità dell'atto stesso richiesto dalla Regola A, non rientrando tra gli atti tradizionalmente esclusi dall'operatività delle Regole, che pur presentando le caratteristiche della

volontarietà, sono comunque stati posti in essere in ottemperanza di un obbligo o per obbedire ad un ordine superiore.

Anche la clausola *Institute International Hull Clause* contiene la clausola *Sue and Labor Clause* secondo cui le spese che sono intercorse per cercare di minimizzare la perdita saranno coperte dall'assicuratore. Comunque anche se la *Sue and Labor Clause* non fosse presente in una polizza assicurativa, l'assicuratore potrebbe avere l'obbligo di rimborsare l'assicurato per le misure prese affinché si evitasse la perdita, come se gli garantisse un benefit.

Per meglio comprendere le argomentazioni su esposte, conviene ricordare il caso giudiziario australiano *Emperor Goldmining Co. Ltd. v. Switzerland General Ins. Co. Ltd.*, secondo cui sostanzialmente l'assenza di una clausola *Sue and Labour* dalla polizza non significa addossare sul ricorrente le spese.

Anche se non si tratta di pirateria, il pagamento del riscatto ai sensi della *Sue and Labour Clause* emerse anche nel caso del *Royal Boskalis Westminster v. Mountain*. In questo caso il proprietario di una draga richiedeva presumibilmente i costi occorsi nel rispetto di un accordo intercorso con le autorità irachene per permettere di rilasciate le loro navi che erano state catturate dopo l'invasione del Kuwait nel '90. La Corte d'Appello ha statuito che *"il fatto che il pagamento non possa essere valutato come un quantum meruit non fa ... venir meno la richiesta sotto la clausola Sue and Labour Clause"*. La richiesta dell'assicurato fu respinta perché l'accordo intrapreso con le autorità irachene per rinunciare ad ogni tipo di pretesa venne fatto sotto costrizione e per questo motivo inapplicabile, perciò nessuna perdita potrebbe essere provata.

Comunque, dal caso sopra esposto ne consegue che il pagamento fatto ai pirati affinché venisse rilasciata la nave sarebbe stato valido se fosse avvenuto senza costrizione.

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.

La giurisprudenza inglese ha affrontato tale problema anche sotto un altro profilo, ovvero è stato ritenuto che tale comportamento tenuto dall'assicurato non sia neppure contrario all'ordine pubblico. Nel caso *Masefield AG c. Amlin Corporate Member Ltd.* della nave Bunga Melati Dua, sequestrata nel mese di agosto 2008 e rilasciata dai pirati al seguito del pagamento di un riscatto il proprietario del carico assicurato ha infatti sollevato il problema della legittimità non della assicurazione ma del pagamento del riscatto, oggetto di estorsione universalmente condannata per

ragioni di ordine pubblico. Da parte sua l'assicurato desunse l'impossibilità di adoperarsi doverosamente (come prescritto dalla legge e dalla polizza) per impedire – sussistendo l'obbligo di salvataggio ai sensi della *Sue and Labour* – la perdita del carico inevitabile in caso di protratta, ininterrotta detenzione della nave senza soluzione di continuità, con conseguente obbligo dell'assicuratore di liquidare la perdita totale effettiva del carico, inesorabilmente segnata fin dal momento della cattura della nave ad opera dei pirati.

Dunque, nella sentenza della Corte d'Appello del 26 gennaio 2011, che ha confermato la decisione dell'High Court, i magistrati londinesi hanno rigettato l'abbandono del carico ritenendo che nelle assicurazioni marittime a differenza di quelle ordinarie, la *actual total loss* va dimostrata rigorosamente e che la sottrazione del bene assicurato, non dispiega di per sé effetti compiuti e definitivi, ma solo contingenti e transeunti in attesa di eventuali sviluppi.

Con particolare riferimento al pagamento del riscatto, la Corte ha ritenuto come esso non fosse contrario all'ordine pubblico perché non era 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 potesse dunque essere una spesa sostenuta a titolo di *Sue and Labour* ai sensi dell'art. 78 del Mia Act 1906<sup>61</sup>.

Analizzando la posizione degli Stati Uniti sul tema occorre menzionare le disposizioni contenute nell'*Executive Order* emesso dal Presidente Obama il 13 aprile 2010 nelle quali si prevede espressamente il blocco dei pagamenti dei trasferimenti dei beni o interessi patrimoniali di alcune persone in esso elencate e in alcuni soggetti coinvolti in atti di pirateria sospettati anche di legami con il mondo islamico integralista di *Al Quaida*. Tale legge si applica a tutti i soggetti statunitensi e alle loro filiali all'estero ed è considerato illegale il pagamento di un riscatto a favore di un soggetto o di un gruppo che sia presente nell'elenco in essa contenuta.

Per quanto riguarda invece l'UE, successivamente alla promulgazione della legge statunitense, le istituzioni comunitarie hanno adottato il regolamento UE n. 356/ 2010<sup>62</sup> che, a differenza della normativa americana, non riguarda direttamente il fenomeno della pirateria ma prevede comunque il divieto di trasferire fondi o risorse economiche a favore di persone fisiche, giuridiche, enti o organismi specificati nel suo allegato, dove per altro sono inclusi una serie di individui e organizzazione somale contenuti nell'*Executive Order* statunitense.

In conclusione, il pagamento del riscatto da parte dell'assicurato nella maggior parte delle forme di assicurazione marittima (sia nella assicurazione corpi sia nella assicurazione merci) può

---

<sup>61</sup> Per un'analisi approfondita della citata sentenza vedasi A. BOGLIONE, *Pirateria in Somalia e pagamento del riscatto* in *Dir. Maritt.* 2011.

<sup>62</sup> Tale regolamento del consiglio del 26 aprile del 2010 impone misure restrittive nei confronti di determinate persone fisiche o giuridiche, entità o organismi in considerazione della situazione in Somalia, contenuto in G.U.U.E. L 105/1 del 27 aprile 2010.

inquadarsi nei comportamenti cui l'assicurato è tenuto al fine di evitare o diminuire un danno ai sensi degli articoli 1904 c.c. e 534 cod. nav., se il contratto è retto dalla legge italiana; invece nel sistema inglese tale pagamento si configura di *Sue and Labour*.

Tuttavia, nella maggior parte dei casi di pirateria la compresenza di nave e carico ha portato a configurare nel pagamento del riscatto un atto di avaria comune. In tal modo si assorbe e si supera l'impostazione del problema in termini di *Sue and Labour* o di obbligo di salvataggio, tenendo conto che per l'articolo 78 del Mia "*general average losses and contributions and salvage charges, as defined by this Act, are not recoverable under suing and labouring clauses*".

## **2.6. Un particolare atto di pirateria. Il sequestro dell'equipaggio e il pagamento del riscatto per la sua liberazione. La clausola "*Kidnap and Ransom*" (K&R)**

La questione relativa al pagamento del riscatto assume rilievo, suscitando non pochi problemi, anche nell'eventualità in cui il riscatto venga pagato per il rilascio di equipaggi trattenuti per meri fini estorsivi, in quanto le garanzie assicurative standard non coprono tale evenienza.

Proprio per sopperire a tali lacune il mercato assicurativo londinese ha diffuso le polizze assicurative così dette *Kidnap & Ransom* (d'ora innanzi K&R) sotto la definizione "*Piracy special risk insurance*".

In sostanza la copertura *K&R* offre tutela contro le conseguenze del rischio pirateria in ragione del notevole intensificarsi degli attacchi dei pirati somali. Ricordiamo, infatti, che in passato l'atto di pirateria si concretizzava nella cattura della nave a scopo di depredazione e di spoglio e non al solo fine di ricavarne un riscatto, come invece avviene oggi. 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 all'equipaggio e danni ai beni di cui si impadroniscono.

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 *ransom*. La citata *full insurance* condiziona

dunque l'operatività di quella K&R ed è prescritta a titolo di *warranty* e cioè di validità ed efficacia della copertura<sup>63</sup>.

Il contratto assicurativo è naturalmente 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 comunità europea, dal Regno Unito, o dagli Stati Uniti D'America. È bene precisare che la clausola non configura un caso di nullità sopravvenuta del negozio ma mira ad esimere l'assicuratore dal compimento degli obblighi contrattualmente assunti per il sopraggiungere di disposizioni impeditive al loro assolvimento emanate in un altro ordinamento (e il caso degli USA) o disposta da un'autorità internazionale quale l'ONU o anche sovranazionale quale la UE.

Con riguardo alla struttura della polizza K&R, si segnala come nel suo formulario ci sia l'elenco della nave assicurata, del periodo di assicurazione, indicando le date di inizio e termine di operatività, delle persone assicurate, della *trading area*, degli *insured events (kidnap or extortion or cyber extortion or hijack or a series of connected of thereof)*. Tra le esclusioni figurano la sottrazione del riscatto violenta o sotto minaccia, prima del versamento salvo che avvenga nel luogo prestabilito per il pagamento; la consegna ai pirati della nave, del carico o di beni e denaro esistenti a bordo utilizzati come *ransom*. 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.

Non va sottaciuto che, nell'ordinamento italiano, 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 dall'articolo 2 del legge 15 gennaio 1991 n. 81, secondo cui «Chiunque, cittadino italiano, stipula anche all'estero contratti di assicurazione aventi ad oggetto la copertura del rischio, *nel territorio dello Stato*, rappresentato dal prezzo del riscatto, in

---

<sup>63</sup> Tra le *insured losses* assicurate dalla K&R sono ricomprese inoltre il reintegro del *ransom* in caso di "*loss in transit*" by "*actual damage, destruction, disappearance, confiscation, seizure, theft or wrongful abstraction while being conveyed to the order of such persons as have demanded it by any person who is duly authorized to do so by the assured or an insured person*", il controvalore delle cose consegnate ai pirati a titolo di riscatto, i compensi e le spese dei consulenti e dell' "*independent negotiator*" ingaggiato dall'assicurato con il consenso degli assicuratori, le spese di viaggio e di mantenimento comprese ed estese a quelle di viaggio e soste delle vittime del sequestro e dei familiari nel luogo di residenza, oltre ai costi per il rimpiazzo e il rimpatrio degli ostaggi. Nel lungo elenco di spese e danni rimborsabili rientrano anche i costi per cure psichiatriche e assistenza medico e/o legale alle vittime effettuate per sei mesi dall'evento assicurato. A titolo di *Personal Financial Loss*, la copertura K&R paga al cento per cento i salari lordi delle persone assicurate compresi bonus, commissioni, integrazioni salariali, rimborsi fiscali, pensioni e contributi dovuti all'epoca dell'evento assicurato per sessanta giorni decorrenti dalla liberazione della vittima.

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, peraltro di non facile soluzione, in vista della peculiare normativa emanata con la 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*. 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>64</sup>.

A tale prescrizione normativa si aggiunge 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 detta proprio che la nullità può essere fatta valere solo dal contraente o dall'assicurato. Detta 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.

Le riserve di natura morale e di ordine pubblico suscitate dalla legge n. 82/1991 hanno inevitabilmente avuto risvolti in tema di responsabilità penale in relazione dell'assicurabilità di un rischio che può trasformarsi in un vero e proprio incentivo a delinquere o in una occasione di frode in ragione del perseguimento di un profitto di natura economica.

La legge in questione prevede infatti 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 applicando sanzioni ai cittadini italiani che stipulino anche all'estero contratti di assicurazione aventi ad oggetto la copertura del rischio rappresentato dal pagamento del prezzo del riscatto in caso di sequestro di persona a scopo di

---

<sup>64</sup> Vedasi a tal proposito, A. BOGLIONE, *Pirateria in Somalia: la cattura della nave con il suo carico perpetrata a scopo di riscatto* in *Dir. Maritt.* 2011.



estorsione. In aggiunta i contratti eventualmente stipulati in violazione di tali disposizioni sono dichiarati nulli.

Quanto sopra detto induce a ritenere che il pagamento di somme per la liberazione dell'equipaggio a seguito di atti di pirateria debba ritenersi illecito nell'ordinamento italiano e ciò a fronte del combinato disposto dell'art. 2. Della legge n. 82/1991 e dell'art 379 cod. penale.

Diversamente, in considerazione del fatto che quest'ultima norma penalistica riguarda esclusivamente i sequestri di persona e che nessun divieto è previsto per il pagamento di somme dovute per la restituzione dei beni sottratti (nave e carico) a seguito di atti di pirateria, ne consegue che tali comportamenti sono assicurabili. 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*.

Ad ogni modo, secondo interpretazioni maggioritarie la 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 reato. Ciò in quanto 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, il rilascio dell'equipaggio può considerarsi quindi un evento conseguente rispetto all'abbordaggio volto all'impossessamento della nave e del suo carico.

Tenuto conto di questi aspetti le polizze *K&R* andrebbero adeguate nella parte in cui fanno riferimento in modo autonomo al sequestro di equipaggio senza considerare che questo avviene di norma contestualmente all'atto di pirateria. L'adesione a tale interpretazione consentirebbe agli armatori italiani di continuare a navigare nelle aree maggiormente esposte al rischio avvalendosi delle coperture assicurative *K&R*, senza incorrere nei divieti e nelle sanzioni previsti dalla normativa italiana.

L'interprete che si domanda se l'armatore italiano, stipulando direttamente una copertura *K&R* rafforzativa della tradizionale assicurazione del rischio pirateria conferitagli dall'assicuratore corpo dei R.G, debba rispondere alla giustizia penale oppure sia ragionevolmente sostenibile che la *Piracy special risk insurance* sfugge alla previsione dell'art.2 della legge 82/1991, occorre rispondere che l'esegesi del termine *kidnap* fornita dalla polizza *K&R* denota l'estraneità della legge 82/1991: assicurando "*actual o alleged taking captive of one or more covered persons within the territory specified*"( territori quali la Somalia, la Nigeria ed altri luoghi teatro abituale degli assalti pirateschi) la polizza *K&R* si colloca automaticamente al di fuori della previsione della legge 82/1991.

È bene rilevare che la presente legge è stata promulgata in Italia per affrontare un'acuta emergenza nazionale in un'epoca in cui il sequestro di persona a scopo di estorsione aveva raggiunto nel nostro Paese dimensioni impressionanti legate anche ad inquietanti connotazioni politiche. Tale considerazione è ricavabile sia dal titolo ( “ nuove misure in materia di sequestri di persona a scopo di estorsione e per la protezione dei testimoni di giustizia, nonché per la protezione il trattamento sanzionatorio di coloro che collaborano con la giustizia”) sia dal proemio della legge (“ritenuta la straordinaria necessità ed urgenza di emanare in ragione del grave fenomeno dei sequestri di persona a scopo di estorsione, nuove disposizioni per prevenire e reprimere i relativi fatti criminosi, nonché tutelare le persone che collaborano con la giustizia”): tutto ciò ad evidente dimostrazione che il legislatore del 1991 non si curava del fenomeno della pirateria né tanto meno dei pirati somali, non ancora affacciatisi con tanto clamore ed effetti devastanti alla ribalta internazionale.

Nel contesto dell'art. 2 della sopra richiamata legge è l'inciso “nel territorio dello Stato a risultare ambiguo tanto da meritare un approfondimento.

Secondo alcuni studiosi, la predetta locuzione “ delimita l'area di criticità della fattispecie”, propugnando tuttavia in tale direzione un'interpretazione restrittiva della disposizione, ritenendola applicabile soltanto se l'evento oggetto di copertura ( il sequestro di persona a scopo di estorsione) è previsto realizzarsi nel territorio dello Stato, vale a dire in circostanze fattuali ben diverse dalla cattura di nave italiana operata in acque internazionali da pirati (poco importa se somali o nigeriani).

La perentorietà del linguaggio utilizzato dal legislatore in rapporto al divieto delle polizze anti-sequestro di persona, in territorio metropolitano, non è sufficiente a ostracizzare la complessa ed articolata “ *piracy special risk insurance*” di una spedizione marittima a rischio di sequestro piratesco ( Golfo di Aden, Oceano Indiano, Delta del Niger) completamente diverso per ubicazione del rischio, per beni catturati ( nave, carico ed equipaggio, non solo persone) e per ammontare del *ransom* parametrato al valore di nave e carico.

È certamente vero che per la sussistenza di alcuni reati basta come insegna la dottrina<sup>65</sup> che sia stata eseguita od omessa l'azione incriminata e che secondo quanto dispone l'art.4 cod. pen.« agli effetti della legge penale...le navi e gli aeromobili italiani sono considerati come territorio dello Stato, ovunque si trovino, salvo che siano soggetti secondo il diritto internazionale ad una legge territoriale straniera»; precisando tuttavia che, affinché il reato contestato si materializzi occorre che sussistano i presupposti di fatto, che in caso d sequestri di navi operati da pirati somali non coincidono con la fattispecie criminosa prevista dalla legge 82/1991.

---

<sup>65</sup> Vedasi Antolisei, *l'azione e l'evento nel reato*, p.108

La formulazione sopra riportata dell'articolo 2 della citata legge delinea chiaramente che l'intento del legislatore del 1991 è quello di estirpare in Italia una pericolosa attività criminale, la cui recrudescenza minacciava all'epoca la situazione dello Stato.

Ma se la legge 82/91 ha di mira la repressione di un fenomeno criminale strettamente nazionale, in senso territoriale, che nulla ha a che vedere con la pirateria, l'espressione "nel territorio dello Stato" acquista una pregnante caratterizzazione geografica, in senso restrittivo e particolaristico, incompatibile anche sul piano repressivo con l'assicurazione del rischio pirateria in genere, che costituisce un tipico *peril of the sea*, ricadente per legge (non solo in Italia secondo il disposto dell'art.521 cod. nav.) sull'assicuratore della nave.

## **2.7. L'imbarco di personale armato a bordo ed i suoi profili assicurativi nella normativa italiana**

Nel contesto di tale elaborato occorre, inoltre, affrontare l'argomento relativo alle guardie armate poste a bordo per la sicurezza della nave e dell'equipaggio e le protezioni alle navi contro l'attacco dei pirati, soffermando in particolare la nostra attenzione sui profili giuridici connessi alla copertura per i rischi inerenti l'attività delle suddette scorte armate impiegate a bordo.

Riservando alla seconda parte del presente paragrafo il presente tema affrontato dal nostro legislatore nazionale che ha previsto una normativa volta a disciplinare l'imbarco di personale armato a bordo delle navi mercantili italiane, preme innanzi tutto evidenziare come la questione sia stata affrontata dall'*International Maritime Organization* (IMO).

Con l'obiettivo infatti di elaborare una strategia di repressione e contrasto, l'IMO ha emanato nel maggio del 2011 due 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<sup>66</sup>.

Con l'elaborazione delle succitate circolari, l'IMO ha cercato di autorizzare le compagnie di navigazione ad utilizzare mediante contratto società di vigilanza privata, quali PMSC<sup>67</sup>, in grado di impiegare a bordo delle navi in transito ad alto rischio<sup>68</sup> guardie private armate (PCASP - *Privately Contracted Armed Security Personnel*).

---

<sup>66</sup> Si tratta, in particolare, della circolare MSC. 1/circ.1405 "Interim guidance to *shipowners, ship operators, and ship masters on the USE of PRIVATELY CONTRACTED ARMED SECURITY PERSONNEL on Board ships in the High Risk Area*" e della successiva circolare MSC. 1 / circ. 1406 " *Interim Recommendation for Flag States regarding the use of privately Contracted Armed Security Personnel on Board Ships in the High Risk Area*".

<sup>67</sup> Private Military Security Companies.

<sup>68</sup> L'IMO ha inteso prevedere l'impiego di guardie armate a bordo principalmente al largo della costa orientale dell'Africa.

Tale previsione da parte dell'IMO non doveva tuttavia rappresentare una misura alternativa alle *Best Management Practices*<sup>69</sup> raccomandate dall'IMO ed alle altre misure di protezione.

Si è atteso il settembre 2011 per vedere la redazione di una ulteriore circolare da parte dell'IMO, la MSC.1/circ. 1408 relativa questa a “*interim recomendation for port and coastal states regarding the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the high risk area*”.

In virtù del fatto che specifiche problematiche connesse agli atti di pirateria portarono ad una revisione delle Circolari 1405 1406 e 1408, si precisa che le prime due delle medesime 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 essendo il datore di lavoro del personale imbarcato appartenente alle forze armate, che invece 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 con riferimento alla tutela della salute e della sicurezza, della sua navigabilità, dell'adozione delle *Best Management Practices*, oltre che dei danni sofferti dal personale imbarcato durante la permanenza a bordo.

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.

Certamente anche l'Italia ha svolto un ruolo importante sia nelle operazioni navali che nell'ambito della definizione di un quadro normativo di riferimento, comprovato oggi dalla emanazione di una disciplina organica posta all'interno della Legge 2 agosto 2011 n. 130<sup>70</sup>, sulla formazione e l'imbarco su navi mercantili di Nuclei Militari di Protezione e di Guardie Armate Private, legge recante “Proroga delle missioni internazionali delle forze armate e di polizia e disposizioni per l'attuazione delle risoluzioni 1970 (2011) e 1973 (2011) adottate dal Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite, nonché degli interventi di cooperazione allo sviluppo e a sostegno dei processi di pace e di stabilizzazione. Misure urgenti antipirateria”.

---

<sup>69</sup> Le *Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy* sono state elaborate e redatte dall'Imo con l'ausilio di altre organizzazioni internazionali del settore (IBM , INTERTANKO, INTERCARGO, EUNAVFOR) e consistono in un insieme di pratiche, altamente consigliate dalle istituzioni e dalle organizzazioni internazionali, volte a garantire lo svolgimento per una buona amministrazione delle navi in transito nelle zone a rischio pirateria in prossimità della Somalia.

<sup>70</sup> Legge di conversione al decreto legge 12 luglio 2011 n. 107.

La legislazione italiana, in passato molto restrittiva, si è aperta all'imbarco di personale armato a bordo di mercantili solo con la richiamata Legge n. 130 del 2011 ammettendo la possibilità di imbarcare su navi mercantili che navigano in acque a rischio di pirateria sia *team militari* sia *contractors*.

Per quanto riguarda i *team militari*, le cui spese sono a carico dell'armatore, il Ministro della Difesa ha tempestivamente adottato un decreto il 1° settembre 2011 e l'associazione degli amatori (*Confitarma*) ha concluso un Protocollo con il Ministero della Difesa l'11 ottobre 2011.

Le navi che possono imbarcare nuclei armati di protezione sono esclusivamente quelle battenti bandiera italiana. Restano fuori, ad es., navi battenti una bandiera estera, ma di proprietà in tutto o in parte di società italiane. Quindi non potranno essere imbarcati nuclei armati su navi battenti una bandiera ombra, ad es. della Liberia, di Panama o di altri piccoli Stati oceanici o dei Caraibi.

Il personale militare opera secondo le direttive e le regole d'ingaggio diramate dal Ministero della Difesa e il comandante del nucleo ha la responsabilità delle operazioni volte al contrasto della pirateria. La precisazione è opportuna poiché al comandante della nave mercantile spettano compiti di polizia secondo il disposto dell'art. 1235, n. 2 cod. nav., e, in assenza di una precisazione legislativa, si sarebbe potuto creare un conflitto tra comandante della nave e comandante del team armato. L'art. 5 della L. 130/2011 conferisce al comandante del team armato ed ai membri la qualifica, rispettivamente, di ufficiale e di agente di polizia giudiziaria in relazione ai reati di pirateria, di cui agli artt. 1135 e 1136 del Codice della Navigazione (Pirateria e Nave sospetta di pirateria) e ai reati connessi ai sensi dell'art. 12 del Codice di procedura penale.

L'art. 5, comma 1, è sufficientemente dettagliato, ma non fugge tutti i dubbi interpretativi, che solo la pratica potrà risolvere.

Il primo problema che si pone riguarda l'uso delle armi. È escluso che i team armati a bordo delle navi mercantili possano dare la "caccia ai pirati". È questo un compito esclusivo delle navi da guerra o delle navi in servizio di Stato, debitamente autorizzate e chiaramente contrassegnate (artt. 106 e 110 della Convenzione del diritto del mare). Qualora vi sia un attacco dei pirati il team armato potrà reagire a protezione della nave. La causa di giustificazione, che consente di usare la forza, viene individuata, nella L. 103/2011 qui esaminata, nella necessità di proteggere il naviglio a rischio di pirateria. Si tratta di una causa di giustificazione diversa dalla legittima difesa e mutuata, con adattamenti, dalla causa di giustificazione costituita dalla necessità delle operazioni militari di cui alla L. 197/2009 cui la legge in esame fa espresso riferimento.

Il punto merita una spiegazione. Il *team militare* è soggetto al Codice penale militare di pace (cpmp). L'art. 4, commi 1-sexies e septies della L.197/2009 ha aggiunto alle esimenti previste dal (cpmp) una nuova causa di giustificazione per legittimare la violenza bellica, costituita appunto

dalla necessità delle operazioni militari, valevole per le operazioni militari all'estero. Non venendo in considerazione operazioni militari per la difesa contro la pirateria si è dovuto sostituire la dizione "necessità delle operazioni militari" con "la necessità di protezione del naviglio commerciale". Si tratta di una causa di giustificazione piuttosto ampia, che trova un limite solo nelle direttive e regole d'ingaggio impartite dal Ministero della Difesa e il cui superamento può configurare gli estremi del reato colposo di cui all'art.4, comma 1-septies della L. 197/2009.

Altri problemi potranno sorgere qualora i pirati salgano a bordo della nave mercantile e siano catturati dal team militare. Le questioni che vengono in considerazione sono la custodia dei prigionieri e la loro consegna ad un'autorità, che dovrà provvedere alla loro punizione. Sono tutte questioni che dovranno essere attentamente disciplinate nelle direttive impartite dal Ministero della Difesa.

La Legge 130/2011 consente di imbarcare anche guardie giurate a bordo delle navi mercantili italiane battenti bandiera italiana in alternativa ai team militari quando questi non siano disponibili. Le aree in cui possono operare le guardie giurate sono quelle individuate con decreto del Ministro della Difesa, sentiti il Ministro degli Affari Esteri e quello dei Trasporti, che terranno conto dei rapporti periodici dell'IMO. In realtà si è fatta solo una timida apertura a favore dell'imbarco di team privati.

Sono previste le seguenti condizioni:

- (i) l'imbarco può avvenire solo su navi mercantili battenti bandiera italiana;
- (j) la nave deve aver predisposto almeno uno dei dispositivi consigliati dall'IMO e definiti nelle *Best Management Practices* elaborate da tale organizzazione (ad es. barriere di filo spinato, idranti, etc.);
- (k) le guardie giurate devono essere autorizzate ai sensi degli artt. 133 e 134 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza (R.D. 18 giugno 1931, n. 773) e quindi ottenere la licenza del Ministro dell'Interno per il possesso delle armi e l'autorizzazione del Prefetto per svolgere il servizio;
- (l) le guardie giurate devono aver superato i corsi teorico-pratici stabiliti con decreto del Ministro dell'Interno (decreto 1 settembre 2, n. 14 di attuazione dell'art. 1 del DL 2 luglio 2005, n. 144, convertito in l. 31 luglio 2005, n. 155); esse sono di preferenza scelte tra coloro che abbiano prestato servizio nelle forze armate anche come volontari, ad esclusione del servizio di leva.

Per quanto riguarda le guardie giurate non esiste una disposizione *ad hoc* circa l'uso delle armi analoga a quella dei team militari, modellata, con adattamenti, sulla necessità delle operazioni militari. Si dice solo che le guardie giurate possono utilizzare le armi in dotazione della nave,

custodite in appositi locali e previa autorizzazione rilasciata all'armatore dal Ministero dell'Interno (art. 28 del testo unico delle Legge di pubblica sicurezza, R.D. 18 giugno 1931, n. 175).

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. L'uso delle armi, da parte delle guardie giurate, trova la propria ragion d'essere nella legittima difesa, individuale e collettiva. Al comandante della nave il Codice della Navigazione attribuisce compiti di rilievo in merito al governo della comunità navale, inclusa la polizia di bordo e poteri di polizia, assumendo la qualifica di ufficiale di polizia giudiziaria (art. 1235, n. 2). Mentre i team militari sono soggetti alle direttive e regole d'ingaggio del Ministero Della difesa e debbono obbedire al comandante del nucleo operativo, secondo quanto disposto espressamente dall'art. 5, comma 2, niente è detto per quanto riguarda i rapporti tra comandante della nave e guardie giurate.

La Legge 130 non prefigura l'ipotesi di imbarcare sulle navi team misti: militari e guardie giurate. Ma data la diversa disciplina giuridica l'ipotesi, a parte ogni altra considerazione, sembra improbabile.

Esaminando la questione relativa alla responsabilità civile per danni al personale ingaggiato, nella convenzione stipulata tra il Ministero della Difesa e Confitarma l'armatore è obbligato a mantenere idonee coperture assicurative per responsabilità civile verso terzi, e specificatamente per i danni al personale dei nuclei armati di protezione che dovessero derivare per colpa imputabile all'armatore o ai suoi ausiliari.

In tema di formazione e compiti dei nuclei militari di protezione, l'art. 5 della citata legge 130/2011 prevede che il Ministero della difesa, nell'ambito di attività internazionali di contrasto alla pirateria al fine di garantire la libertà di navigazione del naviglio commerciale nazionale può stipulare con l'armatoria privata italiana ... convenzioni per la protezione delle navi battenti bandiera italiana in transito per gli spazi marittimi internazionali a rischio di pirateria ... mediante l'imbarco... di nuclei militari di protezione (NMP), della marina e del relativo armamento previsto per l'espletamento del servizio. Va osservato che, dal punto di vista giuridico l'attività alla quale sono chiamati i militari dei NMP rientra tra i compiti di vigilanza e tutela degli interessi nazionali e delle vie di comunicazione marittime aldilà del limite esterno del mare territoriale, ivi compreso il contrasto alla pirateria.

Secondo la medesima legge, l'individuazione delle aree a rischio pirateria compete al Ministro della Difesa sentiti il Ministro degli Affari Esteri, il Ministro delle infrastrutture e dei Trasporti e tenuto conto dei rapporti periodici dell'IMO.

Il ministro della Difesa ha sollecitamente provveduto a tale compito con il D.M 1 settembre 2011 con il quale ha individuato gli spazi marittimi internazionali a rischio di pirateria nella

porzione dell'oceano Indiano delimitata a nord ovest dello stretto di Baden El Mandeb, a nord dello stretto di Hormuz, aggiungendo comunque che la medesima protezione è assicurata anche negli spazi marittimi internazionali per la durata della permanenza dei nuclei militari di protezione a bordo delle navi, resa necessaria da esigenze di natura tecnica od operativa connesse alle zone di possibile imbarco e sbarco sul medesimo naviglio.

La normativa italiana in materia si è arricchita 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)<sup>71</sup> che ha regolamentato la figura del *contractors* creando in tal modo un'armonizzazione con l'International Maritime Organization che – come visto sopra nelle circolari MSC.1/ circ. 1405, 1406, 1408 – autorizza 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.

Tale conformazione del nostro ordinamento italiano alle Raccomandazioni contenute nelle suddette circolari IMO si ravvisa anche con riguardo agli aspetti di natura assicurativa, di maggior interesse in tale contesto.

Al riguardo, occorre infatti citare il decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti del 3 aprile 2013 n. 349 nel quale si evince la necessità di individuare le procedure tecnico – amministrative di esclusiva competenza del comando generale del corpo delle Capitanerie di Porto, in relazione all'impiego di nuclei militari di protezione e guardie giurate a bordo delle navi mercantili battenti bandiera italiana. In maniera conforme alle linee guida elaborate dall'IMO ed alla normativa nazionale, comunitaria e internazionale emanata in materia di *safety and security* marittima, l'articolo 9 del suddetto decreto – rubricato Assicurazione – con riguardo alla disciplina prevista per l'imbarco di guardie giurate, prevede 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, relativamente alla copertura assicurativa sia delle società di vigilanza privata sia delle compagnie di navigazione.

---

<sup>71</sup> Pubblicato in G.U. numero 75 del 29 marzo 2013. Vedasi 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.



## TERZO CAPITOLO

### L'INCIDENZA DELLA PIRATERIA NEI CONTRATTI DI UTILIZZAZIONE DELLA NAVE

SOMMARIO: 3.1. Il contratto di noleggio e la sua previsione nei *time charter parties* e nei *voyage charter parties*. La predisposizione di formulari – 3.2. Il ruolo del BIMCO nella predisposizione delle *piracy clauses* e la loro incidenza nel contratto di noleggio – 3.3. Il contratto di trasporto marittimo: la presenza di atti di pirateria ed il conseguente esonero di responsabilità del vettore – 3.3.1. Pirateria e *seaworthiness* – 3.4. 3.4. La Clausola *Off-Hire* nel contesto della pirateria

#### **3.1. Il contratto di noleggio e la sua previsione nei *time charter parties* e nei *voyage charter parties*. La predisposizione di formulari**

L'ambito di trattazione del presente capitolo riguarda nel dettaglio l'incidenza che il fenomeno della pirateria ricopre nei contratti di utilizzazione della nave.

Sotto l'etichetta di contratti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile il codice della navigazione, simmetricamente nel libro terzo e nella parte prima e nella parte seconda raggruppa la locazione, il noleggio e il trasporto, di persone e di cose.

Mentre locazione e trasporto hanno una loro corrispondenza nei contratti di diritto comune disciplinati dal codice civile<sup>72</sup>, una tale corrispondenza manca invece per il noleggio.

Limitando la nostra attenzione al contratto di noleggio, l'art. 384 cod. nav. definisce il noleggio 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".

Nello schema del codice della navigazione il noleggio viene rigorosamente distinto dal contratto di locazione e dal contratto di trasporto; si tratta, come nel trasporto, e a differenza della locazione, di una *locatio operis*, ma l'opus dedotto a differenza del trasporto (in cui consiste nel trasferimento di persone o cose da un luogo a un altro) consisterebbe esclusivamente nel far navigare la nave nel tempo stabilito e per i viaggi ordinati dal noleggiatore, ovvero per il viaggio o i viaggi contrattualmente predeterminati<sup>73</sup>, sul presupposto della rilevanza del movimento della nave, senza che vi sia l'assunzione da parte dell'armatore/ noleggiante, dell'obbligazione di trasportare e delle correlative responsabilità vettoriali.

<sup>72</sup> Per tali tipi di contratti può farsi riferimento, *mutatis mutandis*, alle definizioni che si rinvengono rispettivamente nell'articolo 1571 cod. civ. e nell'art. 1668 cod. civ.

<sup>73</sup> Così la Corte di Cassazione, 10 marzo 1975, n. 874; ancora Corte di Cassazione, 19 novembre 1979, n. 6035.

Vi è stato chi invece ha individuato nel contratto di noleggio un sottotipo del contratto di trasporto<sup>74</sup>, caratterizzato quanto meno dal trasferimento della nave da un luogo ad altro.

Detta ultima soluzione non è comunque priva di conseguenze, dato che se il contratto di noleggio fosse effettivamente un sottotipo del trasporto la relativa disciplina andrebbe applicata ove non derogata, o non compatibile con la normativa specifica, in via diretta o in via analogica.

Coloro che hanno affermato la distinzione fra i tre tipi contrattuali hanno posto l'accento sulla diversità di prestazione, dovuta rispettivamente dal noleggiante e dal vettore: obbligo di navigare nel noleggio e obbligo di trasferire beni o persone da un luogo ad un altro nel trasporto.

Altra ricostruzione ha rinvenuto la distinzione tra noleggio e trasporto nel differente carattere del compimento del viaggio che nel noleggio costituirebbe una finalità mentre nel trasporto sarebbe soltanto strumentale<sup>75</sup>.

Nello schema del codice della navigazione, il contratto di noleggio si distingue nei due sottotipi del noleggio a tempo e del noleggio a viaggio. Il primo ricorre allorché le parti determinano la durata del noleggio affidando al noleggiatore la facoltà di disporre, entro il periodo di tempo prefissato dei viaggi che la nave dovrà effettuare, in conformità degli ordini del noleggiatore; nel secondo, il viaggio o i viaggi sono prefissati dalle parti. Si tratta di una distinzione che appare fortemente ispirata nel nome dalle categorie del *time charter* e del *voyage charter* della prassi mercantile marittima di derivazione inglese, che vede la diffusione di un ampio numero di formulari in parte di origine armatoriale (ed in quest'ambito sono da segnalare i formulari predisposti dal BIMCO, di cui parleremo diffusamente più avanti), in parte predisposti da altre organizzazioni professionali interessate al mondo marittimo (come i mediatori o le camere di commercio), in parte in fine dovuti a grandi imprese internazionali che, nel corso della loro attività, rispetto ai trasporti marittimi, possono rivestire posizioni diverse, in particolare sia come *owner* che *charterer*.

Per altro, occorre rilevare come problemi di inquadramento siano stati posti anche per il noleggio a viaggio, il quale, seppur previsto dall'art. 384 cod. nav. (*il noleggiante si obbliga a compiere con una nave determinata uno o più viaggi prestabiliti*) congiuntamente al noleggio a tempo (*il noleggiatore si obbliga a compiere con una nave determinata, entro il periodo di tempo convenuto, uno o più viaggi prestabiliti*), non trova spazio nelle successive disposizioni del codice della navigazione che sembrano avere come riferimento il solo modello del noleggio a tempo.

Al riguardo la dottrina ha ritenuto, per la verità, piuttosto unanimemente, che il noleggio a viaggio, così come assai sommariamente definito dal codice della navigazione, non sembra aver

---

<sup>74</sup> Vedasi fra gli altri F. BERLINGIERI, *Il trasporto marittimo*, Genova, 1975, S. FERRARINI, *I contratti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile*, Roma, 1947.

<sup>75</sup> In tale ottica, se nel noleggio l'obbligazione del noleggiante si esaurirebbe nel trasferimento della nave, la quale dunque costituirebbe l'oggetto della prestazione, nel trasporto l'obbligazione principale del vettore sarebbe costituita dal trasferire persone o cose, costituendo la nave un mero strumento per eseguire la prestazione.

trovato riscontro nella prassi dei traffici marittimi<sup>76</sup>, per lo meno in tutti quei casi nei quali si venga ad inserire nella vicenda contrattuale una finalità riconducibile in qualche modo al trasporto o al trasferimento di persone o cose.

Problemi di inquadramento si sono altresì posti anche in relazione ai contratti di *charter parties* elaborati dalla prassi e del commercio marittimo internazionale relativo ai traffici non di linea.

La dottrina e la giurisprudenza dopo iniziali dubbi ed esitazioni, hanno inquadrato nell'ambito del trasporto in particolare di carico, i *voyage charters*, escludendo la loro configurabilità come noleggio a viaggio ed ammettendo in conseguenza, l'applicabilità ad essi di quelle norme del codice della navigazione che regolano il trasporto di carico totale o parziale.

Ancor oggi non è invece pacifica la qualificazione giuridica dei *time charters*<sup>77</sup>, rispetto ai quali si pone la questione se tale contratto debba essere inquadrato nella più ampia figura del trasporto o se invece debba farsi coincidere con il noleggio<sup>78</sup>.

Anche fra gli autori che mantengono ferma la distinzione concettuale, come posta dal legislatore del 1942 fra noleggio e trasporto, vi è chi ha ammesso che il noleggio a tempo non ha riscontro nella prassi dei traffici marittimi e che in realtà anche il *time – charter*, così come effettivamente conosciuto nella realtà dei formulari – tenuto conto in particolare delle clausole *dell'employment e dell'indemnity* – sembrerebbe doversi fare rientrare nell'ambito del contratto di trasporto<sup>79</sup>.

Con specifico riferimento alla struttura, i *charter parties* sono invariabilmente stipulati sulla base di formulari, redatti e aggiornati da organizzazioni o soggetti particolarmente interessati ai traffici in cui sono usati.

---

<sup>76</sup> Vedasi S. FERRARINI, *Profilo del noleggio*, il quale ritiene che “nella pratica anche quando una nave viene noleggiata per compiere uno o più viaggi prestabiliti il nolo viene stabilito a tempo e le rispettive obbligazioni dei contraenti sono fissate secondo lo schema del noleggio a tempo e non secondo lo schema di un preteso noleggio a viaggio”; in tale contesto vedasi anche F. BERLINGIERI, *Il contratto di noleggio a viaggio nei formulari* in AA.VV., *Dai tipi legali ai modelli sociali nella contrattualistica della navigazione dei trasporti e del turismo*, a cura di Silingardi, Antonini, Morandi, Milano, 1996.

<sup>77</sup> La letteratura sul *time charter* è molto ampia. Solo a titolo indicativo, vedasi A. Graziani, *Time charter*, Napoli, 1924; F. BERLINGIERI, *Il trasporto marittimo*, Genova, 1975; L. Tullio, *Contratto di noleggio*, *Trat. Cicu – Messineo*, Milano 2006

<sup>78</sup> Per tali argomenti vedasi, COMENALE PINTO, ROSAFIO E.G., *La locazione di nave e di aeromobile*, in CUFFARO (a cura di) *I contratti di utilizzazione dei beni* in P.RESCIGNO ed E.GABRIELLI (diretto da) *Trattato dei contratti*, 2008.

<sup>79</sup> Per un tale inquadramento fra i sostenitori della tesi separatista vedasi Tullio, *I contratti*, riferita a tutti i *charters* (con esclusione dei *bare boat charters*), ivi compresi quelli a tempo, quali sono effettivamente conosciuti nella prassi commerciale, che sarebbero in ogni caso contratti di trasporto: ne deriverebbe che ai *time charters* dovrebbe applicarsi in via diretta la disciplina sul trasporto in quanto compatibile con un contratto a tempo.

### **3.2. Il ruolo del BIMCO nella predisposizione delle *Piracy Clauses* e la loro incidenza nel contratto di noleggio**

A parte le problematiche sollevate dal contratto di noleggio in generale, occorre ora introdurre l'argomento circa l'incidenza che il fenomeno della pirateria presenta nell'elaborazione dei formulari dei contratti di noleggio.

Un ruolo determinante nella predisposizione dei suddetti formulari è svolto dal *Documentary Committee* del *Baltic and International Maritime Council* (BIMCO), che fornisce un contributo fondamentale al processo di modernizzazione ed organizzazione di formulari.

Il BIMCO, 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.

Occorre notare che i formulari di *charter parties* per la maggior parte rientrano nella categoria del contratto tipo, nel senso di costituire schemi contrattuali predisposti e destinati a disciplinare una serie di futuri contratti (si trasformano in contratti di specie qualora le parti diverse dai soggetti che hanno predisposto lo schema decidano di avvalersi di comune accordo di essi nella regolamentazione concreta dei loro interessi).

Per quanto qui maggiormente di interesse, occorre evidenziare come nei formulari di *time charters* predisposti dal BIMCO è sempre più frequente la predisposizione 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.

Per altro, la recrudescenza del fenomeno pirateria in Somalia e nel golfo di Aden hanno indotto il BIMCO ad introdurre nuove *piracy clauses* formulate in maniera tale da fornire un'adeguata redistribuzione fra le parti del rischio contrattuale. Le suddette *piracy clauses* ed il loro commento sono molto completi ed esaustivi: la prima *piracy clause* del marzo 2009 si riferiva alla pirateria senza particolari specificazioni.

Il BIMCO, però, si è ben presto resa conto che la moderna pirateria confina con fenomeni diversi e, dunque, constatata la mancanza nei vari formulari di una unica clausola comprendente tutte le previsioni relative al rischio pirateria, nel novembre 2009 ha pubblicato tre circolari in cui ha riprodotto e illustrato l'inserimento nei *charter parties* di tre nuove *Piracy Clauses*,

rispettivamente riferite ai *time charter parties* ai *consecutive voyage charter parties* e *contract of affreightments* ed ai singoli *voyage charter parties*<sup>80</sup>.

Per alcuni aspetti, le tre suddette clausole risultano identiche: così ad esempio in tutte e tre la definizione di pirateria comprende atti di violenza indipendentemente dalla zona di mare e dai fini perseguiti “*Acts of piracy and/or violent robbery and /or capture /seizure*”; inoltre, le medesime clausole riconoscono che “*the original definition used in the first edition was felt to be too narrow in its application if the Clause was to be used to addressed piracy globally and not just in the Gulf of Aden*”.

Nello specifico, la BIMCO *piracy clause* in parola 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.

La previsione di detta clausola si rende necessaria in considerazione del fatto che la gestione commerciale della nave, nel *time charter*, passa al *charterer*, restando invece in capo all’armatore ed al comandante della stessa la gestione tecnico – nautica.

Nell’eventualità in cui si riscontri un reale, maggior pericolo sulla rotta da seguire a causa di un minacciato o segnalato rischi 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 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.

Nel momento in cui il *charterer* riceve informazioni del mancato consenso da parte dell’armatore ha l’obbligo di dettare un percorso alternativo.

Le clausole qui in questione presentano alcune differenze di disciplina che concernono il momento in cui viene in rilievo il rischio di pirateria e la ripartizione dei costi con particolare attenzione ai casi di fuori nolo. Tali differenze si giustificano in relazione alla maggiore durata contrattuale dei *time charter* rispetto ai *voyage charter*. In particolare, nel caso di *voyage charters*, secondo la clausola proposta dal Bimco, l’*owner* può variare la rotta soltanto se 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. Per quanto riguarda invece gli ulteriori costi, in termini di personale aggiunto e di misure specifiche per proteggersi dagli attacchi dei pirati, oltre che in termini di maggiori premi assicurativi nei *time charter parties* essi ricadono interamente sul

---

<sup>80</sup> Trattasi delle circolari numero due numero tre e numero Quattro del novembre 2009, pubblicate nel sito web del Bimco <https://www.bimco.org/>, sotto la voce *Documentary – Bimco Clauses*

charterer, nei voyage charter parties sull'owner, mentre nei consecutive voyage charter parties sono ripartiti fra le parti.

Guardando la questione dal punto di vista economico si precisa altresì che anche in questo periodo e fino ad un nuovo ordine del noleggiatore il pagamento del nolo è dovuto, precisando che il noleggiatore è obbligato a tenere indenne l'armatore per eventuali pretese di terzi possessori della polizza di carico derivanti da tale ordine.

Qualora la nave procedesse 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. Infine, la Bimco piracy clause dispone che il nolo debba continuare ad essere corrisposto anche per il periodo in cui la nave è in ostaggio dei pirati<sup>81</sup>.

Diversamente, nei time charter parties è presente una clausola relativa alle ipotesi di *off hire* (pagamento del nolo non dovuto); considerata la complessità dell'argomento, si rimanda in seguito al suo approfondimento.

Da ultimo va inoltre segnalato che le clausole del BIMCO del novembre del 2009, grazie alla loro chiarezza e completezza, sembrerebbero essere in grado di risolvere buona parte delle problematiche connesse all'incidenza della pirateria sui diritti e doveri delle parti nei contratti di noleggio nei limiti però in cui esse vengano effettivamente utilizzate. Invero, nulla impedisce alle parti di non recepirle o di modificarle più o meno sostanzialmente. Leggendo un articolo di M. Brignardello<sup>82</sup>, a suo avviso, le *Piracy Cluses* rappresentano un utile strumento a disposizione degli armatori e dei noleggiatori per rendersi conto delle questioni sollevate dalla pirateria e quindi per prestare attenzione ad inserire in contratto un'attenta disciplina, evitando vuoti contrattuali su aspetti delicati.

La pirateria ha inevitabilmente riflessi di natura privatistica, oltre che in relazione ai contratti di noleggio, anche in riferimento ai contratti di trasporto marittimo, rispetto ai quali, l'aspetto maggiormente interessante riguarda le conseguenze che un attacco di pirateria provoca sulla responsabilità del vettore marittimo per i danni arrecati al carico. È questo l'argomento che verrà trattato nel prossimo paragrafo.

---

<sup>81</sup> Si legge infatti alla lettera E della clausola in esame che “ if the Vessel attacked or seized by pirates any time lost shall be for the account of Charterers and the Vessel shall remain on hire”

<sup>82</sup> Vedasi M. BRIGNARDELLO, *I problemi sollevati dalla pirateria: alcuni spunti di riflessione*, p. 26.

### **3.3. Il contratto di trasporto marittimo: la presenza di atti di pirateria ed il conseguente esonero di responsabilità del vettore**

La presenza di atti di pirateria presenta inevitabilmente riflessi, oltre che nel campo del contratto di noleggio, anche sul piano del trasporto marittimo e nello specifico sul regime della responsabilità del vettore marittimo.

Per quanto la presente trattazione abbia ad oggetto il contratto di trasporto marittimo, la definizione di trasporto si individua nel codice civile che detta appunto la disciplina generale del trasporto, applicabile, in quanto non derogata dalla disciplina speciale che le sia propria, ad ogni modalità di trasporto, compreso il trasporto per via d'acqua e per via d'aria, e postale e ferroviario, cui fa espresso riferimento l'articolo 1680 codice civile.

In ogni caso è nel codice civile (art.1178 cod. civ. ) che si rinviene la definizione di contratto di trasporto che è riferibile sia al trasporto di persone che a quello di merci: si tratta infatti del contratto in virtù del quale una parte, il vettore, si obbliga a trasferire persone o cose da un luogo ad un altro, dietro corrispettivo. In effetti la nozione si adatta anche al trasporto per via d'acqua e per via d'aria; la nozione dell'art. 1678 cod. civ. comprende il trasporto con qualsiasi mezzo venga eseguito: si tratta comunque di *species* diverse di un unico *genus* contrattuale.

Limitando la nostra attenzione allo specifico contratto di trasporto marittimo di cose è noto come la sua regolamentazione normativa è stata in larghissima misura realizzata attraverso il recepimento nella legge nazionale o nelle convenzioni internazionali di diritto uniforme della disciplina elaborata nella prassi mercantile internazionale.

Ciò è avvenuto per quanto riguarda la disciplina uniforme dalla 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), nonché più recentemente dalla Convenzione di Amburgo del 31 marzo 1978.

La disciplina contenuta nella Convenzione di Bruxelles del 1924 riguarda essenzialmente alcuni aspetti attinenti principalmente alla responsabilità del vettore marittimo ed alla posizione del legittimo possessore della polizza di carico, argomenti al centro della nostra analisi.

Accennando quindi al fatto che il nostro codice della navigazione distingue due sottotipi del contratto di trasporto marittimo di cose, conoscendo infatti il contratto di trasporto di carico totale o parziale<sup>83</sup> ed il contratto di trasporto di cose determinate<sup>84</sup>, l'aspetto più rilevante da prendere in

---

<sup>83</sup> Tale contratto è tipico del settore del traffico non di linea (cd. tramp), la sua distinzione dal contratto di noleggio a viaggio ( per altro inesistente nella pratica) è stata fortemente contestata dalla massima parte della dottrina.

considerazione concerne la responsabilità del vettore marittimo di cose e la sua rilevanza all'atto di fenomeni di pirateria.

Se si analizza l'evoluzione storica del regime della responsabilità del vettore marittimo, si riscontra come le sue origini si rinvengono nello schema della responsabilità *ex recepto* elaborato nel diritto romano in relazione alla posizione sia del *vector* che del *nauta* nell'ambito dei rapporti di locatio *vehendarum mercium*, fino a tutto il secolo scorso la materia della responsabilità del vettore di cose tanto marittimo che terrestre, è stata retta da principi di estremo rigore.

In base a tali principi – comuni sia agli ordinamenti di *civil law* che a quelli di *common law* – i rischi relativi alle operazioni di trasporto (individuati principalmente nei casi di perdita, totale o parziale, o avaria delle cose trasportate) erano totalmente posti a carico del vettore, fino al limite negli ordinamenti latini, della forza maggiore, o anche *dell'Act of God or King's Enemies* in quelli anglosassoni.

È solo a partire dalla seconda metà del secolo diciannovesimo che si riscontra un rilevante elemento di novità quanto al criterio di ripartizione tra i soggetti interessati dei rischi relativi al trasferimento delle merci per via marittima, e ciò per l'effetto combinato di due fattori: da un lato, sul piano economico, il rafforzarsi della posizione contrattuale dei vettori marittimi in conseguenza della enorme intensificazione degli scambi internazionali; dall'altro, sul piano giuridico, il progressivo affermarsi del principio della piena libertà contrattuale<sup>85</sup>.

In ragione quindi della insofferenza per un regime di responsabilità – che veniva ritenuto dagli armatori ingiustificatamente punitivo per soggetti chiamati ad operare in un settore caratterizzato da un alto grado di pericolosità e tale da compromettere le possibilità di sviluppo dell'industria dei trasporti marittimi - le corti inglesi e quindi anche quelle continentali furono indotte a ritenere valide le clausole contrattuali con cui si esonerava il vettore marittimo dalla responsabilità per tutti i danni subiti dalle merci in seguito a colpa del comandante o dei componenti l'equipaggio<sup>86</sup>.

Dunque, la presa di coscienza, da parte degli stati più sensibili alle esigenze dei caricatori, della necessità di reagire agli abusi della propria posizione di forza negoziale posti in essere dal ceto

---

Si tratta in particolare del contratto col quale il vettore assume l'obbligo di riconsegnare a destinazione un carico totale o parziale su nave determinata; per cui in esso l'individuazione della nave viene ad assumere un ruolo centrale nell'economia del contratto ed è normalmente previsto un intenso coinvolgimento del caricatore e del ricevitore nelle operazioni, rispettivamente, di caricazione e di scaricazione del carico.

<sup>84</sup> È tipico del settore del traffico marittimo di linea ed ha oggetto il trasporto di cose determinate; in esso il vettore, in mancanza di espresso divieto, ha facoltà di sostituire la nave designata con altra nave della medesima classe, idonea a compiere il trasporto senza ritardo.

<sup>85</sup> Vedasi S. ZUNARELLI, *Trasporto marittimo di cose (responsabilità del vettore nel)*, in M. DEIANA (a cura di), *Dizionari di diritto privato – Diritto della navigazione*, Milano, 2010, pp. 512-522

<sup>86</sup> L'inserimento di tali pattuizioni nelle polizze di carico e nei contratti di noleggio era divenuto in effetti assai frequente e si trasformò ben presto nella prassi pressoché generalizzata di prevedere ulteriori e sempre più ampie ipotesi di esonero del vettore marittimo dalla responsabilità sullo stesso gravante sulla base del tradizionale principio del *receptum* in relazione alla perdita ed all'avaria delle merci trasportate.



amatoriale, condusse ben presto alla previsione di precisi limiti all'autonomia negoziale delle parti nell'ambito dei contratti di trasporto marittimo. Il principio fondamentale che caratterizza la soluzione – delineata a livello internazionale dalla richiamata convenzione di Bruxelles del 1924<sup>87</sup> – appare essere la previsione a livello normativo di una serie di ipotesi di esonero del vettore marittimo dalla presunzione di responsabilità sullo stesso gravante per la perdita o avaria della merce che siano intervenute durante l'operazione di trasporto, cui si accompagna il riconoscimento allo stesso vettore marittimo del beneficio della limitazione della propria responsabilità.

Ai fini di un esauriente esposizione di tale disciplina, è opportuno fornire la definizione del soggetto incaricato dell'operazione di trasporto marittimo oggetto del contratto concluso e in capo al quale sorgono gli obblighi derivanti dal contratto di trasporto marittimo. Tale definizione ci viene fornita dall'articolo 1 lett. a), della Convenzione di Bruxelles del 1924 individuato in colui che assume l'obbligo di effettuare il trasporto, indipendentemente dalle modalità della sua esecuzione ed alla utilizzazione di altri soggetti per l'espletamento della stessa attività.

Con specifico riferimento alla realtà giuridica italiana è stato affermato che la posizione del vettore ha subito nel tempo una profonda mutazione, dal momento che “da garante” del risultato del trasporto, quasi come un assicuratore, il vettore marittimo è riuscito a trasformarsi mediante la disciplina degli esoneri in ben altra figura ed a svuotare lentamente il pesante contenuto della sua obbligazione, soggetta a rischi non comuni; e si è altresì individuato uno degli aspetti fondamentali di tale svuotamento nei limiti dell'obbligo di *seaworthiness*.

Per quanto attiene nello specifico alla responsabilità del vettore marittimo al verificarsi di atti di pirateria, c'è concordanza nel ritenere che la presenza di atti di pirateria comporta generalmente un esonero dall'obbligo risarcitorio nei confronti dell'avente diritto al carico. Si rende quindi opportuno esaminare la questione attraverso un rapporto tra le norme convenzionali ed il sistema dei pericoli eccettuati quale risulta dal nostro codice della navigazione, come modificato proprio per renderlo più rispondente ai dettami della convenzione.

Preliminarmente, occorre chiarire il concetto di pericoli eccettuati, intendendosi per tali una serie di casi che garantiscono una posizione più favorevole per il vettore implicando addirittura la sua esclusione di colpa o la non riferibilità del danno al medesimo; questi pericoli, elencati analiticamente dall'art. 3, numero 2, dalle lettere b sino alla p della convenzione di Bruxelles del 1924 sono stati riprodotti in modo non dissimile nel codice della navigazione (art. 422, comma secondo).

---

<sup>87</sup> È stata approvata e resa esecutiva in Italia con il r.d.l. 6 gennaio 1928, n. 1958, convertito con legge 19 luglio 1929, n. 1938. L'atteggiamento tenuto dal legislatore italiano è stato di sostanzialmente di integrale ricezione dei principi della Convenzione di Bruxelles del 1924 anche nel testo definitivo del cod. nav.; atteggiamento per altro seguito dalla quasi totalità degli altri legislatori nazionali.

Ai fini dell'individuazione della colpa del vettore, l'avente diritto alla riconsegna deve espressamente fornirne la prova (vale a dire la colpa del vettore), o quanto meno deve provare la colpa commerciale dei dipendenti e preposti del vettore quando il danno sia stato prodotto da vizio occulto o ancora da colpa nautica dei dipendenti e preposti del vettore per i quali risponde l'armatore nella conduzione tecnica della navigazione, da fortuna o da pericoli di mare, incendio non determinato da colpa del vettore, pirateria, fatti di guerra, sommosse e rivolgimenti civili, provvedimenti di autorità di diritto o di fatto (anche a scopo sanitario), sequestri giudiziari, vizio prodotto dalla merce, calo di volume o di peso, atti od omissioni in genere del caricatore o dei dipendenti e preposti, etc.

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 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 causa a lui imputabile. Il vettore è comunque gravato dall'onere di individuare il fattore causativo del danno che se coincide con uno dei pericoli eccettuati tassativamente indicati, la prova liberatoria è conseguita; ove essa non coincida con uno dei pericoli il vettore è tenuto ulteriormente a provare la sua mancanza di colpa o dei suoi dipendenti e preposti.

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.

Dal nostro sistema del codice della navigazione, ed in particolare dagli articoli 421 e 422 risulta che:

- a) per poter invocare l'innavigabilità sopravvenuta quale causa di esonero della propria responsabilità, il vettore deve fornire la prova di aver adottato la normale diligenza prima della partenza e che la nave sia convenientemente armata ed equipaggiata deve curare che le stive, le camere refrigeranti quelle frigorifere e le altre parti della nave destinate alla navigazione siano in buono stato per il ricevimento, la conservazione e il trasporto delle merci ( art. 421 cod. nav);
- b) per potersi liberare in caso di eventi contemplati nell'elenco tipizzato all'art. 422 cod. nav. (elenco che ricalca sostanzialmente quello delineato dalla Convenzione di Bruxelles, tra cui figura la pirateria per quanto a noi di interesse ), il vettore si libera dimostrando

l'accadimento in questione ( nel nostro caso, la pirateria ) ed il suo nesso causale con il danno prodottosi.

Sulla base di quanto sopra enunciato e riferito alla normativa di diritto uniforme e alla normativa del nostro diritto interno per quanto attiene la responsabilità del vettore marittimo, si può dunque affermare 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 senza difficoltà gli atti di pirateria<sup>88</sup>, se si considera che i pirati sono stati da sempre ritenuti "*hostes humani generis*", ossia nemici del genere umano .

In ultimo bisogna tuttavia precisare che né il codice della navigazione né tantomeno le regole dell'*Aja-Visby* contengono la nozione di pirateria; ciò ha indotto a chiedersi quale significato debba essere dato a tale termine al fine di circoscrivere le ipotesi di esonero della responsabilità vettoriale. In proposito, nel caso della nave *Sunni Arabella* la Corte di Cassazione francese esclude che il vettore marittimo potesse liberarsi dai suoi obblighi risarcitori in ragione del fatto che l'attacco dei pirati era avvenuto non in alto mare ma nelle acque territoriali della Nigeria. Tale decisione non è parsa condivisibile in quanto, anche se non espresso esplicitamente dai giudici, sembra fondarsi sulla nozione di pirateria contenuta in Convenzioni di diritto internazionale pubblico per risolvere questioni di natura privatistica. In questo senso non sembra neppure corretto – sempre al fine di individuare le ipotesi di responsabilità del vettore marittimo – far riferimento alla nozione di pirateria di cui all'art. 1135 cod. nav., in quanto tale norma, seppur comprendente atti di depredazione dei pirati compiuti nel mare territoriale ed in alto mare ma soltanto per *animus furandi*, regola comunque aspetti penalistici.

Per stabilire, quindi, 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 o politici<sup>89</sup>.

Del resto, il superamento delle distinzioni tra diversi crimini in base alla finalità per la quale sono stati compiuti è l'aspetto caratterizzante 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

---

<sup>88</sup> Vedasi M. BRIGNARDELLO, *Nozione di pirateria marittima e sua implicazioni*, in Dir. Mar., 2010, 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, Milano, p. 179.

<sup>89</sup> Opinione ricavabile in "*Rivista del diritto navigazione 2012*" relativo a "*I problemi connessi alla incidenza della pirateria nei contratti di trasporto marittimo e di noleggio*" di M. BRIGNARDELLO pp. 21 ss..

altri simili atti di violenza quali guerra, ostilità, conflitto armato, terrorismo, sommosse e tumulti, superando così opportunamente gli inconvenienti derivanti da difficili distinzioni.

### 3.3.1. Pirateria e *seaworthiness*

Come sopra ampiamente esposto, la fattispecie della pirateria costituisce un pericolo eccettuato, con la conseguenza che il vettore potrebbe sottrarsi alla responsabilità dimostrando l'evento, il nesso di causalità con il danno e l'assenza di colpa propria o dei preposti rispetto all'evento che ha causato il danno.

A questo punto però ci si pone l'interrogativo se un vettore, che con la nave percorre una rotta notoriamente a rischio di pirateria senza avere adottato neppure le più elementari misure di prevenzione, possa non di meno andare esente da responsabilità per danni al carico a seguito di un assalto dei pirati. Orbene, l'inadeguatezza delle condizioni iniziali della nave può rappresentare elemento di colpa del vettore, nel senso che ha contribuito a determinare il danno prodottosi per effetto dell'attacco di pirati? Come valutare la normale diligenza per stabilire l'adeguatezza delle condizioni iniziali della nave?

Per cercare di dare una soluzione a tali problemi pare opportuno distinguere le misure da adottare alla partenza da quelle in corso di navigazione.

Per quanto riguarda la prima ipotesi occorre tenere presente che, come già sopra esposto secondo l'articolo 421 cod. nav., così come anche secondo l'articolo III, par. 1, regole *Aja-Visby*, il vettore marittimo è tenuto, prima di intraprendere il viaggio, ad usare una ragionevole diligenza affinché la nave sia posta in stato di navigabilità da intendersi sia in senso tecnico (*seaworthiness*) sia in senso commerciale (*cargo worthiness*). In merito alla navigabilità della nave in senso tecnico occorre considerare che il nostro legislatore, riguardo alle condizioni di navigabilità, ha previsto che i requisiti tecnici a cui debbono rispondere le navi sono stabilite con leggi e con regolamenti ( art. 164 cod. nav)<sup>90</sup>.

La nozione di navigabilità deve essere intesa in senso relativo, influenzata da diversi fattori: le caratteristiche intrinseche della nave, il tipo di viaggio, la natura del carico, il periodo dell'anno di effettuazione del viaggio; ed è chiaro che il concetto di navigabilità rimanda ad un obbligo di ordinaria diligenza e non certo al dovere di fornire una nave perfetta.

---

<sup>90</sup> Secondo la dottrina si è rilevato che i comportamenti richiesti al vettore marittimo per porre la nave in stato di navigabilità non possono essere tipicizzati, ma devono essere valutati in riferimento alle singole situazioni concrete

La nostra giurisprudenza (App. Genova, 14 maggio 1954, in dir. Mar, 1954) sul concetto di navigabilità ha distinto tra innavigabilità in assoluto (incapacità della nave di tenere il mare) e in senso relativo (incapacità di effettuare il trasporto di merce determinata su percorso determinato).

Dunque, aderendo alla tesi secondo cui 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, porta a ritenere che il concetto di navigabilità necessita di essere oggi considerato in senso ampio in modo da 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.

Da ciò sorge una considerazione: in assenza di specifici obblighi di legge per il vettore di adottare misure di difesa passiva o attiva per contrastare atti di violenza in mare – considerato che le *Best Management Practices* hanno efficacia non vincolante e la normativa italiana pur consentendo non impone l'imbarco di persone armate su navi in transito in zone ad alto rischio di pirateria – ci si interroga su quali dovrebbero essere in concreto le misure che il vettore è obbligato ad adottare, tenuto conto anche del fatto che esse dipendono da diversi fattori derivanti dalle singole circostanze quali, come già detto le caratteristiche della nave e del carico, il tipo di viaggio, etc.

Non bisogna trascurare la circostanza per cui, anche se all'inizio del viaggio la nave fosse navigabile, a seguito di un attacco di pirateria avvenuto nel corso della navigazione, il vettore potrebbe comunque essere tenuto a risarcire danni al carico derivanti da sua colpa.

Si potrebbe altresì prospettare l'ipotesi che il vettore non abbia predisposto nel corso della navigazione le misure necessarie per contrastare il tentativo dei pirati di salire a bordo della nave (eventualità che potrebbe ad esempio accadere se il vettore non avesse stabilito durante la notte turno di guardia). A questo proposito, si ricorda il caso della nave *Tiger Force*, dove il tribunale di Marseille ha riconosciuto sussistere, sulla base della normativa francese allora vigente, la responsabilità in capo al vettore marittimo per il furto del carico ad opera dei pirati trattandosi di un evento che, secondo i giudici, avrebbe potuto essere da lui previsto ed evitato prendendo precauzioni supplementari.

In conclusione, distinguere i due diversi momenti (alla partenza o durante il viaggio) nei quali si verifica l'inadempimento del vettore potrebbe risultare in concreto tutt'altro che semplice.

Ciononostante tale distinzione risulta di particolare importanza in quanto incide sul diverso onere della prova spettando al vettore dimostrare la navigabilità della nave alla partenza, mentre all'avente diritto al carico spetta la prova della colpa del vettore in corso di navigazione, prova

quest'ultima particolarmente gravosa in considerazione del fatto che in genere l'interessato alla merce possiede scarse informazioni relative agli eventi occorsi durante la navigazione.

Per riprendere il nostro specifico tema, 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 rischio di incursione di pirati.

In questo modo anche la prova 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. Ciò risulta in piena aderenza al convincimento di quella parte della dottrina secondo cui gli *excpeted perils* non costituirebbero dei veri e propri fatti impeditivi della responsabilità, ma piuttosto fatti che determinano una presunzione di irresponsabilità, la quale può portare alla liberazione se non annullata da una prova *ex adverso* sulla effettiva sussistenza della responsabilità.

Le argomentazioni sopra descritte possono dunque tornare utili per contrastare un fenomeno tristemente diffuso nel nostro tempo; alla luce dell'attuale abitudine di far circolare navi gravemente deteriorate caricate di scorie tessili o rifiuti, talora con l'intento di farle fintamente depredate e affondare, al solo scopo di smaltire impunemente materiali nocivi, occorre chiedersi se non sia il caso di rispolverare il concetto di *seaworthiness* come *precedent condition*, in modo da privare i vettori del comodo paravento dell'*Act of Public Enemy* per invocare l'esonero da responsabilità<sup>91</sup>.

### **3.4. La Clausola *Off-Hire* nel contesto della pirateria**

Un altro aspetto interessante da considerare nell'ambito della pirateria è la temporanea sospensione del pagamento del nolo nei *time charters* per il verificarsi di impedimenti definitivi o temporanei, con la conseguenza che l'*owner* viene a perdere il suo diritto al nolo o deve subire una sua riduzione.

Nello specifico per quanto riguarda la temporanea sospensione dell'esecuzione della prestazione dovuta ad un impedimento temporaneo, tutti i formulari contengono la cosiddetta clausola *off-hire* che consente al *charterer* di sospendere il pagamento del nolo in ipotesi in cui sia impedito il funzionamento della nave.

Così dispone per esempio il *Baltim 193*: questo formulario espone in una prima parte il principio generale che l'impedimento alla lavorabilità della nave provocato da incidenti o fatti che pregiudicano il regolare funzionamento della nave stessa è sopportato dall'*owner* tramite una

---

<sup>91</sup> Vedasi D. CATERINO, in *Note minime in tema di responsabilità civilistica del vettore marittimo nell'abbandono del carico per fatti di pirateria*, p.148-149

sospensione del nolo. Nella seconda parte è poi elencata una serie di casi che fanno eccezione al principio generale e che riguardano, in sostanza, ipotesi di impedimenti connessi al particolare impiego della nave ordinato dal *charterer*; in tali ipotesi è il *charterer* a sopportare il rischio dell'impedimento dovendo continuare a pagare il nolo.

Tutti i formulari contengono clausole siffatte, anche se divergono talvolta nella descrizione dei casi che provocano un *off-hire* ovvero un *on-hire*.

La ripartizione delle fattispecie di interruzione, in presenza delle quali il pagamento del nolo è sospeso ovvero deve continuare ad essere pagato, ha una sua logica e corrisponde sostanzialmente ai due gruppi di attività dell'*owner*. In sostanza, il nolo non deve essere pagato quando è impedita l'attività nautica della nave, quando cioè la nave non è in condizioni di ottemperare agli ordini del *charterer* relativi all'impiego contrattuale della nave stessa; invece, il pagamento del nolo, non è sospeso quando l'interruzione si determina in connessione al particolare impiego commerciale della nave svolto nell'esclusivo interesse del *charterer*.

Nel nostro ordinamento il rischio del nolo nel caso di impedimento temporaneo è regolato dall'art. 391 cod. nav.: “[1] 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. [2] 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”.

Come si vede analogamente alla clausola *off-hire*, il nostro legislatore, nel primo comma, ha espresso il principio generale in base al quale **il rischio dell'impedimento grava sul noleggiante**; nel secondo comma ha previsto, come nella clausola *off-hire*, alcune eccezioni. Queste non rispondono tutte alla logica ispiratrice della clausola, anche se la relazione al codice della navigazione dice che «la ripartizione **equitativa** dei rischi oltre a rispondere alla prevalente prassi dei formulari di noleggio a tempo, si ispira al criterio logico di far gravare sul noleggiatore i rischi che possono dirsi particolarmente attinenti al viaggio, e sul noleggiante quelli direttamente relativi alla nave».

Resta il fatto significativo che nel *time charter*, a differenza del *voyage charter*, il rischio dell'impedimento temporaneo è assunto dal *charterer*, anziché dall'*owner*, in particolari ipotesi espressamente indicate nella seconda parte della clausola. Ugualmente dispone il secondo comma dell'art. 391.cod.nav.

Come detto, dunque, il verificarsi di un evento c.d. *off-hire* consente al noleggiatore di non corrispondere il nolo per un periodo in cui la nave non è stata pienamente operativa, quando ciò sia

dipeso da uno degli eventi elencati nel contratto di noleggio a tempo che attribuiscono tale facoltà al noleggiatore. La corresponsione del nolo è infatti una delle più importanti obbligazioni del noleggiatore, a cui lo stesso non può sottrarsi facilmente. Da qui deriva l'interpretazione piuttosto restrittiva con la quale eventi che non rientrano espressamente nella clausola *off-hire* vengono ritenuti esclusi, determinando così l'illegittimità della mancata corresponsione del nolo a seguito del verificarsi degli stessi.

Questione particolarmente delicata riguarda poi la circostanza 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*).

Secondo il diritto inglese, una nave può andare in *off-hire* a causa dell'azione ad opera di un terzo che impedisca la fornitura del servizio richiesto anche se questa rimanga comunque perfettamente funzionante in sé stessa. Una situazione potenzialmente simile potrebbe sussistere qualora si verifici un sequestro da parte di pirati che impedisca il proseguo del viaggio.

Tale ultima situazione ha posto l'interrogativo se in detta determinata circostanza una nave può comunque considerarsi *off-hire*.

Tale questione è stata affrontata nel caso *Cosco Bulk Carrier Co Ltd v Team-Up Owing Co, Ltd, The SALDANHA (2010)* che ha visto la pronuncia della nota sentenza emessa proprio in merito a detta nave *Saldanha*, 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 Queen's Bench Division - commercial court la quale aveva dovuto analizzare 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:

- "*detention by average accidents to ship or cargo*",
- "*default and/or deficiency of men*" o
- "*any other cause preventing the full working of the vessel*".

Il tribunale inglese, con la sentenza dell'11 giugno 2010, ha escluso che gli eventi testè citati potessero ricomprendere il sequestro della nave da parte dei pirati. La sospensione del nolo a seguito della cattura della nave da parte dei pirati non può trovare fondamento nella clausola 15 del formulario NYPE ed in particolare nelle predette espressioni "*detention by average accidents to ship or cargo*", "*default and/ or deficiency of men*" o "*any other cause preventing the full working of the vessel*" in quanto la prima significa un incidente che causa un danno, la seconda inosservanza



da parte dell'equipaggio dei propri obblighi e la terza deve essere interpretata nel senso di altra causa dello stesso genere di quelle in precedenza indicate.

Se i primi due risultavano *ictu oculi* inapplicabili, il terzo, all'apparenza, avrebbe potuto costituire una clausola di chiusura idonea ad includere eventi ulteriori non espressamente elencati. Ciononostante in applicazione di un ben noto e costante indirizzo giurisprudenziale il tribunale ha ribadito che la categoria "*any other cause preventing the full working of the vessel*", in mancanza del termine "*whatsoever*", ricomprende solo ed esclusivamente eventi che impediscono l'efficace operatività della nave perché relativi alla condizione della stessa o al suo equipaggio.

La sospensione del nolo a seguito della cattura della nave da parte dei pirati 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 applicazione di tale principio, ad esempio, la presenza di un ostacolo sulla rotta che impedisce/ritarda la navigazione della nave, essendo un evento esterno, non legittimerebbe la mancata corresponsione del nolo. Per contro, il divieto imposto alla nave di entrare in un porto a causa del sospetto che un membro dell'equipaggio possa aver contratto una malattia infettiva sarebbe considerato quale evento *off-hire* perché intimamente connesso alla operatività della nave e al suo equipaggio. Si rileva in ultimo come la mera aggiunta della parola "*whatsoever*" nella clausola *off-hire* avrebbe avuto l'effetto di rendere legittima una interpretazione estensiva della clausola stessa, rendendola applicabile anche ad eventi non riconducibili per genere o caratteristiche, ad una delle categorie espressamente indicate.

In contrasto col caso della nave "Saldanha" – dove, lo ricordiamo, la Corte inglese interpretando la clausola 15 del NYPE, ha ritenuto la nave *on-hire* per tutta la durata del sequestro – si pone un'ulteriore vicenda giudiziaria relativa a *Osmium Shipping Corporation v Cargill International SA (The "CAPTAIN STEFANOS")* [2012].

Ai fini della risoluzione della presente questione, i giudici inglesi hanno esaminato la clausola 56 del *charterparty* secondo cui

Should the vessel put back whilst on voyage by reason of any accident or breakdown,...., **or capture/seizure, or detention or threatened detention by any authority including arrest**, the hire shall be suspended from the time of the inefficiency until the vessel is again efficient in the same equidistant position in Charterers' option, and voyage resumed therefrom.

A sostegno delle proprie ragioni, gli armatori hanno affermato che le espressioni "capture/seizure" si riferiscono solo ad ordini da parte delle autorità. Per contro i noleggiatori hanno invece ritenuto che "capture/seizure" è da ritenersi un *off-hire event*, da tenere distinto da "detention

or threatened detention by any authority” e di conseguenza gli atti di pirateria devono farsi rientrare nella nozione di “capture/seizure”.

Il tribunale ha accolto la tesi dei charterers sul presupposto che la clausola 56 vada letta in base a “a plain and obvious meaning of the words used in the clause” .

Constatata la mancanza nei vari formulari di una unica clausola comprendente tutte le previsioni relative al rischio di pirateria, nel novembre del 2009 il BIMCO ha pubblicato tre circolari in cui ha previsto la possibilità di inserire nei Charter Parties tre nuove clausole (già sopra richiamate come le cd. *Piracy Clauses*) rispettivamente riferite ai *Time Charter Parties*, ai *Consecutive voyage charter parties* e *Contract of affreightments* (COAs) ed ai singoli *Voyage Charter Parties*.

Per alcuni aspetti le predette clausole risultano identiche: così, ad esempio in tutte e tre la definizione di pirateria comprende atti di violenza indipendentemente dalla zona di mare ed ai fini perseguiti. Inoltre, in presenza di un reale, minacciato o segnalato rischio di pirateria all’*owner* è sempre riconosciuta la possibilità di seguire una rotta alternativa per evitare danni alla nave, al carico, all’equipaggio o ad altre persone a bordo, oppure di continuare la rotta prendendo però tutte le misure preventive ragionevoli per contrastare gli attacchi dei pirati.

Le principali differenze che invece si riscontrano nelle tre richiamate clausole riguardano due fondamentali aspetti:

- (i) il momento in cui viene in rilievo il rischio di pirateria e
- (ii) la ripartizione dei costi con particolare attenzione ai casi di fuori nolo.

Tali differenze si giustificano in relazione alla maggiore durata contrattuale dei *time charters* rispetto ai *voyage charters*: in particolare, nel caso di *voyage charters* – diversamente dagli altri due tipi di formulari (vale a dire i *time charter parties* ed i *consecutive voyage charter parties*) – secondo la clausola proposta dal BIMCO (vale a dire il *Contract of affreightments*), l’*owner* può variare la rotta soltanto se in presenza di un sopravvenuto rischio di pirateria non esistente al momento della stipula del contratto; ciò in quanto, trattandosi di un unico viaggio, le parti dovrebbero sin da subito essere consapevoli dei rischi che potrebbero manifestarsi nel seguire la rotta prefissata.

Analizzando invece la questione relativa agli ulteriori costi [vedi sub punto (ii)] relativi al personale aggiunto ed alle misure specifiche per proteggersi dagli attacchi dei pirati, nonché ai maggiori costi dovuti dai maggiori premi assicurativi si evidenzia come nei *time charter parties* essi ricadono interamente sul *charterer*, nei *voyage charter parties* ricadono sull’*owner*, mentre nei *consecutive voyage charter parties* tali costi aggiuntivi sono ripartiti tra le parti.

Nei *time charter parties* è infine consentita la possibilità di inserire la clausola relativa alle ipotesi di *off hire*. Ai sensi di questa clausola, la nave rimane *on hire* per la durata del sequestro compiuto dai pirati (in particolare la lett. e del BIMCO recita «if the Vessel is attacked or seized by pirates any time lost shall be for the account of the Charterers and the Vessel shall remain on hire»), fino ad un massimo di novanta giorni, a seguito dei quali il nolo non è più pagabile.

È importante notare che dopo novanta giorni la nave non va esattamente “fuori nolo” ai sensi del BIMCO *piracy clause*, ma per una più equa ripartizione dei rischi fra le parti è stabilito che il *charterer* possa sospendere il pagamento del nolo dopo novanta giorni dal sequestro della nave da parte dei pirati fino al momento del rilascio della stessa.

In base a questa ultima previsione si può dunque ritenere che il mancato nolo per il resto del periodo di sequestro per via di una sospensione dell’obbligo di pagare il medesimo costituisce un compromesso fra le parti in merito al tempo perso.

Una considerazione in merito porta a ritenere che probabilmente il periodo di novanta giorni rispecchia il fatto che i sequestri posti in essere dai pirati somali hanno avuto una durata media di circa tre mesi, ricordando comunque che alcuni hanno avuto però una durata inferiore ed altri ancora invece una durata assai superiore.

In conclusione, è il caso di segnalare che le predette clausole del BIMCO, grazie alla loro chiarezza e completezza, sembrano in grado di risolvere buona parte delle problematiche connesse all’incidenza della pirateria sui diritti e doveri delle parti nei contratti di noleggio, nei limiti però in cui esse vengano effettivamente utilizzate.

Seppur nulla impedisce alle parti di non recepirle o di modificarle più o meno sostanzialmente, in ogni caso esse rappresentano un utile strumento a disposizione degli armatori e dei noleggiatori per rendersi conto delle questioni sollevate dalla pirateria e quindi per prestare attenzione ad inserire in contratto una attenta disciplina, evitando così vuoti contrattuali su aspetti delicati.

Le *Piracy Clauses* 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.

In un quadro generale, l’opportunità delle revisioni, si giustifica per cercare di semplificare il contenuto e il layout di tutte e tre le clausole. Un certo numero di modifiche minori e consequenziali sono state invece inserite al fine di garantire la coerenza e migliorare o chiarire il testo.

Il cambiamento significativo delle BIMCO Piracy Clauses per i Time Charter Parties è derivato al noto caso del “Triton Lark” in cui la Corte ha esaminato la costruzione del CONWARTIME in relazione alla misura dei rischi legati agli attacchi da parte dei pirati.

La Corte ha dunque posto l'accento sul significato delle espressioni "può essere" e "sono suscettibili di essere" per determinare l'esistenza del rischio e per consentire agli *owners* la possibilità di rifiutare di procedere.

Al fine di eliminare la potenziale incertezza, la versione del CONWARTIME del 2013 è stata modificata nel senso che ha individuato la pericolosità o meno di una zona. Tale previsione comporta che se il livello di pericolo individuato è potenzialmente alto, non è necessaria un'analisi complessa del grado del rischio e verificare se sia o meno probabile che esso si verifichi.

La stessa costruzione è stata adottata nella *Piracy Clause* per i Time Charter.

Il punto sub c della versione 2013 definisce le libertà degli *owners* di adottare le opportune precauzioni su quando la nave procede attraverso una area esposta al rischio di pirateria.

Nell'edizione 2009 delle *Piracy Clauses* relativa ai diritti dell'*owners*, la stesura di "ordini, indicazioni o raccomandazioni" non è propriamente corretta. Gli assicuratori non hanno infatti l'autorità per impartire ordini o istruzioni sull'instradamento o sulle modalità della navigazione.

Gli assicuratori potrebbero, tuttavia, richiedere all'assicurato di rispettare le modalità di rendicontazione, come ad esempio UKMTO o di seguire le *Best Management Practices*. Questo è dunque il riflesso della revisione del testo del 2013 introdotta nel paragrafo sub c che appunto prevede che gli *owners* hanno la libertà di soddisfare i requisiti nei termini dell'assicurazione della nave.

Anche le disposizioni sub .d relative alla adozione di una copertura assicurativa sono più chiaramente indicate rispetto al previgente testo del 2009. Al riguardo, si precisa infatti che i noleggiatori sono 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. I noleggiatori sono altresì responsabili per i costi di eventuali assicurazioni supplementari richieste dagli *owners*, attraverso l'inserimento di una War Loss of hire e/o una Kidnap and Ransom.

Il punto sub f è invece relativo al sequestro di una nave da parte dei pirati ed al successivo rilascio della stessa: in tale disposizione è mantenuta – analogamente alla versione 2009 – la previsione del limite temporale di novanta giorni dal sequestro della nave entro il quale il noleggiatore è comunque tenuto al pagamento del nolo. La possibilità di venir meno a tale obbligo contrattuale, superati i novanta giorni di sequestro, non incide sugli altri obblighi contrattuali del noleggiatore che restano comunque in vigore a prescindere dal periodo di detenzione. Il limite temporale rappresenta dunque una condivisione del rischio, e rappresenta un punto di partenza, considerato che le parti sono libere di negoziare una cifra che soddisfi le loro specifiche esigenze.

Ulteriore precisazione: il rilascio della nave può probabilmente esporre la medesima a riparazioni per rimediare ai danni e ai deterioramenti derivanti dal periodo di detenzione.

Precisiamo che la clausola del 2009 non si è occupata di questo aspetto, ma in assenza di una chiara formulazione in senso contrario si deve ritenere che i periodi di tempo utilizzati per lavori di ristrutturazione non possono essere ricondotti ad eventi *off hire*. Tale previsione è stata affrontata con l'inserimento di una disposizione espressa all'interno della clausola sub *f* nella versione del 2013 secondo cui i noleggiatori sono responsabili per il noleggio, oppure, dopo la riconsegna, sono responsabili dell'importo del nolo per tutto il tempo utilizzato per le riparazione

## CONCLUSIONI

Il presente lavoro può essere concluso affermando con certezza che il fenomeno della pirateria è un rischio da sempre temuto da armatori e proprietari delle merci ma tutelato dalle tradizionali coperture assicurative “*marine*”. Il fenomeno osservato negli ultimi anni, in particolare per l’attraversamento marittimo nel Golfo di Aden (ora anche nel Golfo di Guinea ma in acque territoriali), ha evidenziato, oltre all’incidenza in termini di numero degli eventi, anche una rilevante esposizione finanziaria per la richiesta di pagamento di riscatti per il rilascio di navi e carico.

Nell’esposizione sopra riportata si è visto come le tradizionali coperture assicurative tutelano gli interessi in gioco ma con qualche eccezione e limitazione. In particolare, si ricorda la sensibilità del fenomeno che riguarda la posizione dell’equipaggio delle navi mercantili oggetto di assalto.

L’adozione di specifiche misure preventive fisiche ed organizzative a difesa delle navi sembra dunque essere il miglior rimedio degli attacchi.

Di quanto sia antico il fenomeno della pirateria si è detto sopra in più occasioni. Allo stesso modo anche 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.

Riepilogando, nelle forme contrattuali più moderne, il rischio di pirateria è stato assimilato a quelli aventi natura socio-economica. Dal 1983 a fronte di un importante dei capitolati assicurativi *marine* internazionali, la *piracy* è stata compresa nell’ambito dei set di clausole cosiddette “ordinarie” e quindi al di fuori della specialità dei rischi guerra e socio-politici.

Fino ad oggi il fenomeno della pirateria come sopra descritto è stato considerato come “classico” e, come tale, previsto ed adeguatamente valutato dagli assicuratori e riassicuratori dei rischi trasporti (*Marine Insurers & Reinsurers*).

Il fenomeno dei giorni nostri (dal 2009 ad oggi) è rappresentato dal carattere estorsivo della moderna pirateria decisamente finalizzata all’ottenimento del pagamento del riscatto in cambio del rilascio della nave e del carico. Oggi la pirateria si caratterizza per la particolare natura delle azioni e delle finalità, orientate ad ottenere un *ransom* (riscatto) a seguito del *kidnap* (sequestro) della nave, per il rilascio degli interessi in gioco (corpi e merci) e, incidentalmente, dell’equipaggio.

In affiancamento alle coperture assicurative e per far fronte alla moderna pirateria gli armatori sono stati altresì chiamati a dotarsi di mezzi e misure organizzative a difesa delle navi durante l’attraversamento di zone altamente pericolose. Queste misure sono intese come *loss prevention warranty* anche a fini assicurativi. Ci riferiamo alle cosiddette *Self Protection Measures* e *Best Management Practices* cioè alle norme di comportamento che prevedono il rispetto di alcune raccomandazioni di base, da mettersi in atto dagli armatori, in condivisione con le associazioni di

categoria delle compagnie di navigazione, l'unione internazionale dei lavoratori marittime, le compagnie di assicurazione, le camere di commercio e le autorità militari internazionali impegnate nei servizi di pattugliamento in ottemperanza con alcune risoluzioni delle Nazioni Unite emanate in materia, in sintonia con altre dell'IMO.

Le più importanti raccomandazioni e prescrizioni da seguirsi da parte degli armatori sono: prevedere la chiusura ermetica delle porte e finestre che danno accesso al ponte di comando e alla sala macchine, mantenere un costante collegamento radio e satellitare, rimanere il più possibile in prossimità di altre navi, mantenere la nave allineata alla rotta di sicurezza dove sono previste le scorte o pattugliamenti militari regolari e al limite impiegare personale armato ( militare e/o di vigilanza privata) aggiuntivo di sicurezza a bordo della nave.

Queste misure, se rispettate e ben gestite, possono rappresentare la migliore strategia di difesa. In proposito, si rileva che le forze e prevenzioni messe in cambio hanno in qualche modo contribuito notevolmente al ridimensionamento degli attacchi conclusi con successo. Naturalmente anche queste strategie comportano costi organizzativi e monetari molto ingenti.

Non bisogna tuttavia dimenticare che questi costi rilevanti unitamente alla presente crisi economica e alla difficile reperibilità di personale militare da distogliere da altre aree di crisi ha portato all'emanazione di dispositivi legislativi atti a recepire l'impiego di personale non militare, nei casi di indisponibilità di quello militare, a bordo delle navi mercantili che attraversano le zone a rischio.

A conclusione di questo elaborato vale la pena richiamare il noto caso che ha coinvolto e ancora coinvolge l'Italia. Infatti, sull'impiego del personale armato e dei rischi connessi all'uso della forza si è molto dibattuto in occasione della Conferenza Internazionale degli Assicuratori Trasporti (IUMI – *International Union of Marine Insurance Conference* 2013) tenutasi a Londra dal 15 al 18 settembre. In particolare, le riflessioni si sono concentrate sul noto incidente e caso diplomatico che ha visto coinvolti un nostro mercantile (ENRICA LEXIE) ed il personale armato delle nostre forze armate presenti a bordo (Marò).

Come è noto, il caso non si è ancora risolto e fa ancora molto discutere sia sul piano dell'opportunità dell'uso della forza come migliore deterrente anche se a rigore di logica ed in altri casi estremi, è risultato determinante e risolutivo. Al contrario il caso Enrica Lexie ha aperto complessi scenari investigativi e anche legali in termini di giurisdizione e competenza nel giudizio finale.

## BIBLIOGRAFIA

M. ANGELONI, A. SENESE, *Il diritto del mare nel contrasto ai traffici illeciti internazionali*, Bari, 2005.

N. BALESTRA, *Le assicurazioni marittime dei rischi di guerra*, Milano, 1991.

F. BERLINGIERI, S. ZUNARELLI, C. ALVISI, *Draft Convention on International Carriage of Goods wholly or partly by sea*, in *Dir. Marit.*, 2008, fasc.1, pp. 299-306.

F. BERLINGIERI, *Il trasporto marittimo*, Genova, 1975.

F. BERLINGIERI, *Il contratto di noleggio a viaggio nei formulari in AA.VV., Dai tipi legali ai modelli sociali nella contrattualistica della navigazione dei trasporti e del turismo* (a cura di Silingardi, Antonini, Morandi), Milano, 1996.

F. BERLINGIERI, *Le Convenzioni di diritto marittimo e il codice della navigazione*, Milano 2009.

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 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, pp. 1365-1366.

BLANCO, BAZAN, *Legal aspects of piracy and armed robbery against shipping*, relazione tenuta durante il seminario *Piracy and armed robbery against shipping*, svoltosi a Bruxelles il 21 gennaio 2009.

<[http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/events/2009\\_01\\_21\\_piracy\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/events/2009_01_21_piracy_en.htm)>(ultimo accesso: 07.02.15)



A. BOGLIONE, *Pirateria in Somalia: la cattura della nave, col suo carico perpetrata a scopo di riscatto di per sé solo non giustifica l'abbandono agli assicuratori, e non costituisce perdita né attuale né costruttiva dei beni assicurati* (Nota a sentenza QBD - Comm. Court 18.2.2010 Masefield AG c Amlin Corporate Ltd.- m/n "Bunga Melati Dua") in *Dir. Maritt.*, 2011, fasc. 1, pp. 282-293.

A. BOGLIONE, *Pirateria in Somalia e pagamento del riscatto - Nota a sentenza Court of Appeal 26.1.2011* in *Dir.Maritt.*,2011, fasc.3, pp. 981-1007.

A. BOGLIONE, *Pirateria e rischi di guerra nelle assicurazioni marittime: l'attuale regolamentazione legale e contrattuale ed elaborazione giurisprudenziale in diritto italiano, inglese e internazionale*, in *Ass.*, 2012, fasc.1, pp.. 51-96.

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.

M. BRIGNARDELLO, *Nozione di pirateria marittima e sue implicazioni*, in *AA.VV., Scritti in onore di Francesco Berlingieri*, numero speciale su *Dir.Maritt.*, 2010 , volume I, pp. 224-246.

M.BRIGNARDELLO, *Atti di violenza in mare e sicurezza della navigazione*, in U. LA TORRE – A.M.SIA (a cura di), *La sicurezza nel trasporto e nelle infrastrutture della navigazione marittima ed aerea*, Catanzaro, 2011, pp. 63-84.

M. BRIGNARDELLO, *I problemi sollevati dalla pirateria: alcuni spunti di riflessione*, in *Riv. Dir. Navig.*, 2012, n.1, pp. 3-32.

F.CAFFIO, *Nuovi strumenti di protezione contro la pirateria*, in *Riv.mar.*,a.144, n.10/2011, pp. 7-14.

F. CAFFIO, N. RONZITTI, *La Pirateria: che fare per sconfiggerla?* [online] in *Osservatorio di politica internazionale*, n.44, 2012  
<[http://www.iai.it/pdf/oss\\_polinternazionale/pi\\_a\\_0044.pdf](http://www.iai.it/pdf/oss_polinternazionale/pi_a_0044.pdf)> (ultimo accesso: 12.11.14).

G. CAMERA, *La pirateria*, [online], in *Corriere dei trasporti*, inserto *Diritto e Trasporti*, raccolta annuale 2010/2011, pag.74  
< [http://edicolacdt.editorialetrasporti.it/download/DeT/Raccolta\\_DeT\\_2010-2011.pdf](http://edicolacdt.editorialetrasporti.it/download/DeT/Raccolta_DeT_2010-2011.pdf)> ( ultimo accesso 12.11.14).

T. CAPURRO, *La rinegoziazione secondo buona fede del contratto di noleggio*, (nota a tribunale di Ravenna 11 maggio 2011) in *Dir. Maritt.*, fasc.3, 2013, p. 642.

S. CARBONE, P. CELLE, M. LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, Torino, 2011.

N. CARMINEO, M. GUGLIELMO, *Chi sono i pirati della Somalia?* In *Rivista italiana geopolitica Lime*, 2009, p.172.

CASTAGNOLA, *Del codice marittimo e della navigazione. Commento al libro secondo (artt. 480-682)*, UTET, 1898.

M. CARRIERO, sub art.117, *Contratti*, in F. Capriglione, *commentario al Testo Unico delle leggi in materia creditizia e bancaria*, Cedam, Padova, 2001.

D. CATERINO, *Note minime in tema di responsabilità civilistica del vettore marittimo nell'abbandono del carico per fatti di pirateria*, in ANTONIO URICCHIO (a cura di), *Nuove Piraterie e ordinamenti giuridici interni e internazionali*, Bari, 2011, pp. 141-150.

M. CLAVERO TERNERO, *Clubs de P&I*, Madrid, 1992.

M. COMENALE PINTO, E.G. ROSAFIO ., *La locazione di nave e di aeromobile* in CUFFARO (a cura di), *I contratti di utilizzazione dei beni* in P. RESCIGNO e E. GABRIELLI (diretto da), *Trattato dei contratti*, Torino, 2008, pp. 371 ss.

S. CULHANE, *La pirateria e il pagamento dei riscatti*, [online], in *Corriere dei trasporti*, inserto *Diritto e trasporti*, raccolta annuale 2009/2010, p. 56 < [http://edicolacdt.editorialetrasporti.it/download/DeT/Raccolta\\_DeT\\_2009-2010.pdf](http://edicolacdt.editorialetrasporti.it/download/DeT/Raccolta_DeT_2009-2010.pdf)> (ultimo accesso 12.11.14).

A. DANI, *Assicurazioni marittime* in M. DEIANA (a cura di), *Dizionari di diritto privato – Diritto della navigazione*, Milano, 2010, pp. 44- 52.

A. DANI, *Pirateria: fenomeno antico e problemi recenti*, in U. LA TORRE - A. M. SIA (a cura di), *La sicurezza nel trasporto e nelle infrastrutture della navigazione marittima e aerea*, Catanzaro, 2011, p.101.

R. DE FORCADE, *Conto salato per gli armatori*, in *Il Sole 24 ore*, 19 febbraio 2011.

G.DE NOVA, *Il tipo contrattuale*, CEDAM, Padova, 1974.

A. DI SABATO, *Il contratto di noleggio come contratto di trasporto: criteri per l'individuazione della legge applicabile- Nota a CGCE Grande sezione 6 ottobre 2009 (causa C-133 /08)*, in *Dir.dei Trasp.*, fasc. 2, pp. 547-553.

S.FERRARINI, *I contratti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile*, Roma, 1945.

S. FERRARINI, *Profilo del noleggio*, in *Nuova riv. Dir.comm.*, 1957, 18.

S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, Giuffrè, Milano, 1991.

A. GALIMBERTI, *Un'assicurazione contro la pirateria*, in *Il Sole 24 ore*, 8 gennaio 2009.

G. GAUCI, *Piracy and its legal problems: with specific reference to the English law of marine insurance*, in *JMLC*, vol.41, n.4, 2010, pp. 541-560.

M.GHELARDI, *L'attività preordinata al rilascio della spedizione catturata: aspetti organizzativi, gestionali e operative*, [online], Ania seminari sulla pirateria, maggio 2010, <<http://www.ania.it/it/risultati-ricerca.html?keys=pirateria+2009>> (ultimo accesso: 13.11.14).

G.GHISI, *Le compagnie militari e di sicurezza private*, [online], Tavola rotonda sui problemi attuali del diritto internazionale umanitario, Sanremo, 6-8 settembre 2012 < <http://www.iihl.org/iihl/Documents/GHISI.pdf> > (ultimo accesso 11.11.14).

J.GILMAN, R.MERKIN, C.BLANCHARD, J.COOKE, P.HOPKINS, M.TEMPLEMAN, *Arnould's Law of Marine Insurance and Average*, London 2010.

A. GRAZIANI, *Time charter*, Napoli, 1924.

F.GRAZIANI, *Il contrasto alla pirateria marittima nel diritto internazionale*, Editoriale Scientifica, 2009.

HOLMAN, FERWICK, WILLAN, *Bollettino Marittimo Edizione Speciale Pirateria* [online], hwf.com, luglio 2011  
< <http://www.hfw.com/Pirateria> > (ultimo accesso 12.11.14).

IL SOLE 24 ORE, *Assalti raddoppiati nel 2009* in *Il Sole 24 ore*, 22 aprile 2009.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION, *Piracy and armed robbery against ships*, [online], IMO <[www.imo.org](http://www.imo.org)> (ultimo accesso, 11.11.14).

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION, *Risoluzione IMO A.1025 (26) del 02.12.2009, denominata "Code of Practice for the investigation of Crimes of Piracy and Armed Robbery against ships"*.

J.D. KIMBALL, *The prosecution of pirates under United State Law in A.A.V.V., Scritti in onore di Francesco Berlingieri*, numero speciale su *Dir.Maritt.*, 2010, vol. 2, pp. 615-622.

JHONSON, *A report on piracy and the Insurance Market. Protection against Piracy*, Allianz 2009,6, consultabile al sito [www.allianzinsight.com.au](http://www.allianzinsight.com.au).

N. KLEIN, *Maritime security and law of the sea*, Oxford, 2011.

C. LAVALLE, *La pirateria si combatte a colpi di tecnologia*, in *La Stampa*, 4 gennaio 2012.

U. LA TORRE, *Sicurezza della nave e difesa dalla pirateria*, in *Riv. dir. Navig.*, 2011, fasc.2, pp. 617-652.

U. LEANZA, *La pirateria marittima: diritto consuetudinario, diritto convenzionale e norme nazionali*, in ANTONIO URICCHIO (a cura di), *Nuove Piraterie e ordinamenti giuridici interni e internazionali*, Bari, 2011, pp.89-112.

A. LEFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2011.

K.LEWINS, R. MERKIN, *Piracy, ransom and marine insurance (case note Masefield AG v Amlin Corporate member LTD; The bunga melati dua)*, in *Melbourne University Law review*, 2011, fasc.2, pp. 717- 734.

R. MABANE, *La nave dirottata da pirati va “fuori nolo”?*, [online], in *Corriere dei trasporti*, inserto *Diritto e Trasporti*, raccolta annuale 2010/2011, p. 34  
<[http://edicolacdt.editorialetrasporti.it/download/DeT/Raccolta\\_DeT\\_2010-2011.pdf](http://edicolacdt.editorialetrasporti.it/download/DeT/Raccolta_DeT_2010-2011.pdf)> ( ultimo accesso 13.11.14).

R. MABANE, *La legalità del pagamento del riscatto ai pirati*, [online], in *Corriere dei trasporti*, inserto *Diritto e Trasporti* , raccolta annuale 2010/2011, p.74  
< [http://edicolacdt.editorialetrasporti.it/download/DeT/Raccolta\\_DeT\\_2010-2011.pdf](http://edicolacdt.editorialetrasporti.it/download/DeT/Raccolta_DeT_2010-2011.pdf) > ( ultimo accesso 13.11.14).

R. MABANE, *Il rifiuto di eseguire gli ordini ricevuti per il rischio pirateria*, [online], in *Corriere dei Trasporti* inserto *Diritto e Trasporti*, raccolta annuale 2011/2012, p.59  
< [http://edicolacdt.editorialetrasporti.it/download/DeT/Raccolta\\_DeT\\_2011-2012.pdf](http://edicolacdt.editorialetrasporti.it/download/DeT/Raccolta_DeT_2011-2012.pdf) > ( ultimo accesso 13.11.14).

D. MC INNIES, *Pirateria tra novità e cambi di strategia*, [online], in *Corriere dei trasporti*, inserto *Diritto e Trasporti*, raccolta annuale 2010/ 2011, p.6 < [http://edicolacdt.editorialetrasporti.it/download/DeT/Raccolta\\_DeT\\_2010-2011.pdf](http://edicolacdt.editorialetrasporti.it/download/DeT/Raccolta_DeT_2010-2011.pdf) > (ultimo accesso 13.11.14).

MEJILA JR., CARIOU, WOLFF, *Piracy in shipping*, Lemna, Nantes, 2010.

F. MOLITERNI, *Assicurazione marittima e assicurabilità del rischio pirateria*, in *Banca Borsa e Titoli di Credito*, 2011, fasc. 4, pt. 1, pp. 447-470.

F. MOLITERNI, *L'assicurazione della responsabilità armatoriale P&I Clubs e obbligo assicurativo*, Bari, 2012.

G.A. MONNO, *Pirateria: una minaccia alla sicurezza del trasporto marittimo internazionale. Tra percezione e realtà*. Tesi di laurea del XXIV ciclo del dottorato di ricerca in *Scienze integrate per la sostenibilità territoriale*.

Università degli studi di Trieste, a.a. 2011/2012

A. MORELLI,, *Terrorismo e pirateria :quale copertura assicurativa?*, in *Ass. Trasp.*, 2005, pp. 12-16.

C.M.MOSCHETTI, *Alcune considerazioni su un inedito contratto di assicurazione del 1952*, in *Dir.Trasp.*, 2003, pp.845-860.

MUNICH RE, *Piracy today –a “million dollar business”* , 17 settembre 2009, consultabile al sito [www.municheco.com](http://www.municheco.com) e in particolare alla pagina [www.municheco.com/en/ts/innovation\\_and\\_insurance\\_trends/piracy/piracy\\_tod](http://www.municheco.com/en/ts/innovation_and_insurance_trends/piracy/piracy_tod).

N.NAPOLEONI, *Pirateria*, [online], in [Treccani.it](http://www.treccani.it), 2009 < [http://www.treccani.it/enciclopedia/pirateria\\_%28Il-Libro-dell%27Anno%29/>](http://www.treccani.it/enciclopedia/pirateria_%28Il-Libro-dell%27Anno%29/>)(ultimo accesso 10.01.2015).

C.H.NORCHI, *Piracy in comparative perspective: problems, strategies, law*, Parigi, 2012.

G.PACCIONE, *L'impegno della comunità internazionale: garantire le rotte commerciali e depennare i flussi finanziari legati alla pirateria marittima*, [online] , Diritto.it, 09.10.2014 < [www.diritto.it](http://www.diritto.it) > (ultimo accesso: 14.11.14).

M.PASSMAN, *Interpreting sea piracy clauses in marine insurance contracts*, in *JMLC*, vol. 40, n.1, 2009, pp. 59-88.

F. PELLEGRINO, *Historical and legal aspects of piracy and armed robbery against shipping*, in *JMLC*, vol.43, n.3, 2012, pp. 429- 446.

P. PISA, *Sequestri estorsivi commessi all'estero ed in Italia. Un pericoloso "doppio regime"* in *Diritto Penale e Processo*, n.5, 2012, pp.. 619-621.

A. POGGI, *Pirateria – La nuova minaccia globale* [online]  
*Contributi di Istituti di ricerca specializzati per il senato della Repubblica*, n.112, a cura del Ce SI, Roma, 2009.  
<[http://www.senato.it/application/xmanager/projects/leg16/attachments/dossier/file\\_internets/000/006/968/112\\_20pirateria.pdf](http://www.senato.it/application/xmanager/projects/leg16/attachments/dossier/file_internets/000/006/968/112_20pirateria.pdf)> (ultimo accesso 13.11.14).

V. PORZIO, *Atti di pirateria e sequestro di persona*, [online], in *Corriere dei trasporti*, inserto *Diritto e Trasporti*, raccolta annuale 2010 /2011, pp. 38-40  
< [http://edicolacdt.editorialetrasporti.it/download/DeT/Raccolta\\_DeT\\_2010-2011.pdf](http://edicolacdt.editorialetrasporti.it/download/DeT/Raccolta_DeT_2010-2011.pdf) > ( ultimo accesso 13/11.14).

V. PORZIO, *Sull'applicabilità della legge 15/3 1991, n° 82, con riferimento agli atti di pirateria nel Golfo di Aden e al largo delle coste Somale*, [online] *The Italian Maritime Journal*, n.2, 2011, pp. 2-9. <[www.fog.it/timj](http://www.fog.it/timj)> (ultimo accesso 13.11.14).

S.PRETE, *La pirateria quale evento esonerativo della responsabilità del vettore marittimo*, in ANTONIO URICCHIO ( a cura di ), *Nuove piraterie e ordinamenti giuridici interni e internazionali*, Bari, 2011, pp. 181- 189.

P. PRIMERANO, V.L. MESSINA, *L'assicurazione nel Medioevo*, in *Diritto Marittimo*, 2003.

C. RAGGI, *Atti di pirateria: è vietato all'assicuratore italiano rimborsare il riscatto all'armatore?*, in *Corriere dei Trasporti*, inserto *Diritto e trasporti*, raccolta annuale 2011/2012, p.35 <[http://edicolacdt.editorialetrasporti.it/download/DeT/Raccolta\\_DeT\\_2011-2012.pdf](http://edicolacdt.editorialetrasporti.it/download/DeT/Raccolta_DeT_2011-2012.pdf)> ( ultimo accesso 13.11.14).

G. REALE, *La pirateria marittima: evoluzione del fenomeno criminale ed efficacia attuale degli strumenti di contrasto disponibili* in *Il contrasto delle attività illecite in mare*, Napoli, 2011, pp. 13-78.

D. RICCIUTELLI, *La recente normativa sulle misure di contrasto alla pirateria marittima*, [online] *The Italian Maritime journal*, n.3, 2011, pp. 2-6 < [www.fog.it/timj](http://www.fog.it/timj)> (ultimo accesso 13.11.14).

N. RONZITTI, *Pirateria ( dir. Vigente)* in *Enc. Dir. XXXIII*, 1983.

P. ROOSE, *Recenti sviluppi in tema di pirateria* in *Corriere dei trasporti*, inserto *Diritto e trasporti*, raccolta annuale 2010/2011, p. 29 <[http://edicolacdt.editorialetrasporti.it/download/DeT/Raccolta\\_DeT\\_2010-2011.pdf](http://edicolacdt.editorialetrasporti.it/download/DeT/Raccolta_DeT_2010-2011.pdf)> (ultimo accesso 13.11.14).

E. ROSAFIO, *La locazione di nave ed aeromobile*, insieme al Prof. Michele M. Comenale Pinto in *I contratti di utilizzazione dei beni*, a cura di V. Cuffaro, Vol. IX, in *Trattato dei contratti* a cura di P. Rescigno e E. Gabrielli, Torino, 2008, pp. 371- 427.

A.P. RUBIN, *Is Piracy illegal?*, in *Amer. jour .intern. law*, 1976, vol. 70, pp. 95 ss.

C. SCHMITT, *Terra e mare: una riflessione sulla storia del mondo*, Adelphi, 2003.

L. SALAMONE, *Disciplina giuridica transnazionale della pirateria navale*, [online] *Ratio iuris.it*, 22.10.06 <[www.ratioiuris.it](http://www.ratioiuris.it)> ( ultimo accesso 12.11.14).

C. SEVERONI, *La Pirateria tra fonti normative e strumenti contrattuali di gestione del rischio*, in *Dir. Trasp.*, 2010, n.1, pp. 31- 46.



C. SEVERONI, *Le Regole di York e Anversa sulle avarie comuni*, in A. ANTONINI, (a cura di), *Trattato breve di diritto marittimo*, Milano 2010, vol. 3, pp. 187-232.

R. SOADY, *A Critical analysis of piracy, hijacking, ransom payment, and whether modern London clauses provide sufficient protection for parties involved in piracy for ransom*, in *JMLC*, vol. 44, n.1, 2013, pp. 1-27.

G. STRINGA, *Merci assicurate come in zona di guerra*, in *Corriere della sera*, 12 aprile 2009.

A. TAJANI, *Il contrasto alla pirateria marittima: l'impegno delle istituzioni comunitarie e internazionali*, in ANTONIO URICCHIO (a cura di), *Nuove piraterie e ordinamenti giuridici interni e internazionali*, Bari, 2011, pp. 21-27.

C. TELESCA, *Recenti misure internazionali di contrasto alla pirateria*, in *Riv. dir. econ. Trasp.e amb.* [online], *Giureta.unipa.it*, vol.7, 2009 <[www.giureta.unipa.it](http://www.giureta.unipa.it)> (ultimo accesso: 12.11.14).

C. TELESCA, *Profili assicurativi e novità legislative in tema di pirateria*, in *Riv. Dir. Navig.*, 2012, n.1, pp. 207-240.

C. TELESCA, *Osservazioni sull'istituendo regolamento di servizio per l'impiego di guardie giurate in funzione antipirateria*, in *Riv. Dir. Nav.*, Vol. XLIII, numero 1, 2014, p.539.

G. TELLARINI, *La Pirateria Marittima. Regime di repressione e misure di contrasto*, Roma, 2012.

G. TELLARINI, *Commento a Il rapporto trimestrale ICC/IMB sulla pirateria marittima*, [online], *The Italian maritime journal*, n.2, 2011, pp. 28-30 <[www.fog.it/timj](http://www.fog.it/timj)> (ultimo accesso: 13.11.14).

G. TELLARINI, *Il ricorso a personale armato come misura antipirateria: l'impiego di guardie giurate private a bordo delle navi mercantili italiane*, in *Riv.dir.nav.*, vol. XLIII, numero 1, 2014, p. 207.

R. THOMAS, *Insuring the risk of maritime piracy*, in *Journ.int.mar.law*, 2004, pp. 355- 371.

V.P. TODD, *Piracy for Ransom: insurance issues*, in *Journ. Int. mar. law*. 2009, pp. 307-312.

F..M. TORRESI, *La repressione degli atti illeciti contro la sicurezza della navigazione marittima: attualità e prospettive di sviluppo*, in *Dir.maritt.*, 2006, n. 3, pp. 758-777.

F.M. TORRESI, *La pirateria marittima del XXI secolo*, in *Dir. maritt.*, 2007, n.2 , pp. 598- 625.

T.TREVES, *La Convenzione e il Protocollo di Roma sugli illeciti contro la sicurezza della navigazione e delle piattaforme fisse*, in *Riv. Dir. Intern. priv. e proc.*, 1989.

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.

L.TULLIO, *Contratto di noleggio*, in *Tratt. Cicu e Messineo*, Milano, 2006.

L.TULLIO, *Charterparty*, in M. DEIANA (a cura di), *Dizionari di diritto privato – Diritto della navigazione*, Milano, 2010, pp.81-84.

S. VERNIZZI, *Le assicurazioni P&I*, in A.ANTONINI (a cura di), *Trattato breve di diritto marittimo*, Milano 2010, vol.3, pp. 89-102.

R. VUOSI, *Nuove efficaci strategie per combattere la pirateria*,[online], *Diritto.it*, 23.10.2012 <[www.diritto.it](http://www.diritto.it)> (ultimo accesso 12.10.14).

R. VUOSI, *La pirateria marittima: un crimine da debellare*, [online], *Diritto.it*, 25.10.2012 < [www.diritto.it](http://www.diritto.it)> (ultimo accesso: 12.11.14).

R. VUOSI, *Il delitto di pirateria marittima*, Napoli, 2014.

A.D. WIENER, *Piracy: the current crime*, in *Lloyd's Mar. Comm. Law. Quart.*, 1979, n.4, pp. 469- 484.

S. ZUNARELLI, *Trasporto marittimo di cose (responsabilità del vettore nel)*, in M.Deiana (a cura di) *Dizionari di diritto privato – Diritto della navigazione*, Milano, 2010, pp. 513- 522.