



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI UDINE

DOTTORATO DI RICERCA IN
"DIRITTO ED ECONOMIA DEI SISTEMI PRODUTTIVI, DEI TRASPORTI,
DELLA LOGISTICA E DEL *WELFARE*"

LA SICUREZZA DEL MARE: LA PIRATERIA MARITTIMA. PROFILI GIURIDICI

Relatrice
Prof.ssa Monica Brignardello

Dottoranda
Dott.ssa Fiorenza Prada

“Le ancore vennero salpate da due squadre di demoni color verde-oliva o giallo-sporco e i due legni, fatte due bordate, si slanciarono in pieno mare, beccheggiando sulle azzurre onde del mar Malese.”

E. SALGARI, Le tigri di Mompracem

INDICE

INTRODUZIONE

1. Sviluppo del lavoro.....p. 7
2. Profili di sicurezza della navigazione: *safety* e *security*.....p. 10

CAPITOLO 1 – EVOLUZIONE STORICO-GIURIDICA: LA PIRATERIA MARITTIMA DALLE ORIGINI AD OGGI.

1. Origine storica: la pirateria marittima nel mondo antico, l'età medievale, la guerra di corsa.....p. 13
2. L'evoluzione del XX secolo e le norme di diritto internazionale: la pirateria *iuris gentium* dalla Convenzione di Ginevra del 1958 alla Convenzione di Montego Bay del 1982.....p. 23
3. La normativa nazionale: la pirateria per analogia nelle acque territoriali secondo il codice della navigazione.....p. 30
4. La pirateria marittima moderna e le misure di repressione.....p. 41
 - 4.1. Eventi recenti e *modus operandi* dei pirati moderni.....p. 41
 - 4.2. Problemi discendenti dall'applicazione delle convenzioni internazionali.....p. 46
 - 4.3. Nuove strategie di contrasto: tra prevenzione e repressione.....p. 51

CAPITOLO 2 – RILEVANZA DEL RISCHIO DI PIRATERIA NELL'AMBITO DEL MERCATO ASSICURATIVO.

1. Premessa. Caratteri generali delle assicurazioni marittime.....	p. 59
1.1. Breve <i>excursus</i> storico: il <i>risicum</i> dell' <i>incursum piratum</i> nell'assicurazione della nave e delle merci e nell'assicurazione sulla libertà delle persone.....	p. 59
1.2. La vigente disciplina delle assicurazioni marittime.....	p. 64
1.2.1. I soggetti del contratto di assicurazione marittima: l'impresa assicuratrice, il contraente e l'assicurato; il pagamento del premio.....	p. 66
1.2.2. L'oggetto del contratto di assicurazione marittima.....	p. 69
2. Classificazione del rischio di pirateria: rischio comune o rischio di guerra?.....	p. 76
2.1. Il concetto di 'rischio' in via generale.....	p. 76
2.2. I c.d. rischi della navigazione.....	p. 77
2.2.1. Premessa: il principio di universalità dei rischi della navigazione.....	p. 77
2.2.2. Il rischio di pirateria nel codice della navigazione: profili definitivi.....	p. 80
2.2.3. Il rischio di pirateria nella prassi applicativa delle polizze assicurative. Rischi marittimi e rischi di guerra.....	p. 86
2.3. Il rischio di pirateria nella <i>case law</i> inglese.....	p. 92
3. Il riscatto.....	p. 99
3.1. Il riscatto come atto di avaria comune.....	p. 102
3.2. Il pagamento del riscatto per la liberazione degli ostaggi; le polizze <i>Kidnap and Ransom</i>	p. 109

CAPITOLO 3 – PIRATERIA MARITTIMA ED INCIDENZA SUI CONTRATTI DI UTILIZZAZIONE DELLA NAVE.

1. L'incidenza del rischio di pirateria nel contratto di noleggio.....	p. 115
1.1. Il contratto di noleggio nel codice della navigazione.....	p. 115
1.2. I <i>charterparties</i>	p. 123
1.2.1. <i>Time charter</i>	p. 124
1.2.2. <i>Voyage charter</i>	p. 129
2. La responsabilità del vettore marittimo in relazione agli attacchi dei pirati.....	p. 134
2.1. Profili generali sulla responsabilità del vettore marittimo.....	p. 134
2.1.1. La responsabilità del vettore marittimo per inadempimento.....	p. 135
2.1.2. La responsabilità del vettore marittimo per ritardo e per danni.....	p. 141
2.2. I pericoli eccettuati.....	p. 149
CONCLUSIONI.....	p. 155
BIBLIOGRAFIA.....	p. 159

INTRODUZIONE

SOMMARIO: 1. Sviluppo del lavoro – 2. Profili di sicurezza della navigazione: *safety* e *security*.

1. Sviluppo del lavoro.

Quando si pensa al fenomeno della pirateria marittima, è immancabile il riferimento ai pirati di Salgari, oppure a Jack Sparrow e ai pirati dei Caraibi resi celebri dall'industria cinematografica statunitense: il pirata porta la benda nera all'occhio e, a bordo del suo galeone, ove è issata la bandiera col teschio, insegue navi ricolme di oro e preziosi, per far propri cospicui bottini.

Come spesso accade, tuttavia, i contorni che assume un dato fenomeno nell'immaginario collettivo corrispondono solo parzialmente ai fatti concreti, o non corrispondono per niente.

Così avviene anche nell'ambito della pirateria marittima: i pirati moderni non presentano affatto quei caratteri sopra evidenziati, ma sono oggigiorno veri e propri criminali, riuniti talora in organizzazioni a delinquere, che minano sempre più la sicurezza della navigazione.

Ed è proprio per questo che a tale tematica si è rivolta la mia indagine.

Nello sviluppo del presente lavoro un ruolo di fondamentale importanza riveste il dato definitorio: così come per ogni fattispecie giuridica, la definizione della stessa è elemento centrale nell'analisi della relativa disciplina; il punto di partenza è, allora, il dato

Introduzione

testuale fornito dalla normativa, il quale, a seconda della maggiore o minore precisione nella terminologia adoperata, apre ridotto ovvero ampio spazio all'attività dell'interprete.

Anche in tale sede, si è voluto, pertanto, prendere avvio da quale sia la definizione di pirateria che rispettivamente forniscono il legislatore convenzionale e quello nazionale, che, seppur afferente ad una disputa di matrice pubblicistica, riverbera effetti anche sui rapporti di natura privatistica. A ciò è precipuamente preposto il Primo Capitolo, ove, dopo una sempre interessante panoramica storica in ordine all'evoluzione della figura del pirata, si passa, quindi, all'analisi della disciplina convenzionale di cui alla Convenzione di Ginevra, poi sostituita dalla Convenzione di Montego Bay, ed indi al dettato fatto proprio dal legislatore nazionale nella redazione del codice della navigazione. Non tralasciando i recenti sviluppi in ordine alle misure preventive e repressive attuate per arginare il fenomeno.

Il risultato della relativa analisi conduce alla seguente affermazione: le differenze nel dato definitorio tra convenzioni internazionali e codice della navigazione sono molte, e ciò pone non pochi problemi di coordinamento nell'ambito dell'ordinario svolgimento dei traffici marittimi.

Difficile, dunque, comprendere, a volte, quali siano gli atti di violenza compiuti in mare che possano essere fronteggiati dagli Stati, mediante gli strumenti riconosciuti dal diritto interno e da quello internazionale.

Dette difficoltà risultano, poi, ulteriormente acuite dal fatto che, nel concreto, la pirateria si presenta come un fenomeno in continua evoluzione, con caratteri propri e peculiari, a seconda dei luoghi geografici dove nasce ed indi si manifesta: così, in Somalia, i pirati sono efficacemente organizzati, oltre che tecnologicamente equipaggiati, e si servono dell'ausilio di navi-madre quali basi logistiche, per condurre attacchi a notevoli distanze dalla costa somala, traendo dall'attività illecita un'idonea fonte di sostentamento; diversamente, in Indonesia, i pirati per lo più pescatori, ex

militari o giovani in cerca di facile guadagno, attaccano le navi in modo disorganizzato, solo ed esclusivamente per razziare i valori a bordo; ancora differenti i tratti propri della pirateria nello Stretto di Malacca, controllata per lo più dalle mafie asiatiche, che depredano, per mezzo di bande organizzate *ad hoc* commissionate, le navi che ivi trasportano carichi facilmente alienabili, e, dopo averne alterato l'aspetto ed i documenti di bordo, le fanno ripartire, abbandonando o uccidendo l'equipaggio.

Impossibile per tale motivo individuare a livello normativo una strategia valevole universalmente, in ogni luogo, in ogni tempo.

Dopo aver effettuato questa analisi sotto il profilo pubblicistico, il lavoro prosegue con la trattazione delle incidenze che la pirateria marittima implica sui rapporti privatistici: il riferimento è, in particolare, al contratto di assicurazione e ai contratti di utilizzazione della nave, in ispecie noleggio e trasporto.

Il Secondo Capitolo si occupa, allora, delle assicurazioni marittime: dapprima in senso ampio e generale, così da inquadrare compiutamente l'argomento, e da capire come influisca la pirateria sugli elementi essenziali del contratto di assicurazione, vale a dire sui soggetti e sulle loro obbligazioni, sull'oggetto, sul rischio; in seguito, mediante una specifica analisi del rischio di pirateria, individuato dal legislatore nazionale nell'art. 521, tra quelli che costituiscono i rischi tipici della navigazione marittima.

La disamina è, inoltre, implementata dall'esame dell'esperienza assicurativa propria dei paesi di *common law*, e ciò per due motivi principali.

Anzitutto perché, come si è evidenziato, i traffici marittimi si svolgono, nell'epoca contemporanea, sul piano internazionale, più che nazionale, e vedono l'utilizzo, nei rapporti tra le parti, dei formulari invalsi nella prassi inglese.

In secondo luogo atteso che detti formulari e le polizze assicurative riverberano effetti anche sull'interpretazione di questioni problematiche, pur lasciate irrisolte dal legislatore nazionale: si allude, all'evidenza, all'ipotesi di sequestro dell'equipaggio o dei passeggeri perpetrato dai pirati, così da conseguire il riscatto per la liberazione, il cui pagamento

costituisce illecito penale secondo il disposto della normativa nazionale, ed invece è oggetto di copertura nelle polizze assicurative inglesi *Kidnap & Ransom*.

Il Terzo Capitolo conclude il percorso, soffermandosi sull'incidenza del rischio di pirateria sul contratto di noleggio e su quello di trasporto. Quest'ultimo, in particolare, viene analizzato sotto un duplice profilo: nuovamente, per quel che concerne l'aspetto di pura contrattualistica di matrice inglese, la quale conosce formulari denominati *charterparties*, aventi caratteri affini al noleggio di nave, ma riconducibili in realtà al contratto di trasporto, essendo l'obbligazione dell'*owner* quella di trasferire merci, e non semplicemente quella di viaggiare; ed infine, con riferimento alla responsabilità del vettore marittimo nel trasporto di merci e nel trasporto di persone, atteso che, sia nel corso dell'uno, che nel corso dell'altro, si possono verificare fatti di pirateria da cui, in ipotesi, può scaturire la responsabilità del vettore medesimo.

Ciò premesso, sembra opportuno partire da un breve accenno al concetto di sicurezza, atteso che, come si è detto, la pirateria marittima si pone come uno dei maggiori ostacoli alla sicurezza dei traffici marittimi dei giorni nostri, talché prodromica è la questione di quale sia il significato che il diritto della navigazione assegna alla parola "sicurezza".

2. Profili di sicurezza della navigazione: *safety* e *security*.

L'attività di trasporto e navigazione si presenta come la tipica attività caratterizzata da rischi e pericoli: e poiché nell'evoluzione storica questa attività si manifesta dapprima

come navigazione marittima, è alla nave e alla navigazione marittima che si sono inizialmente¹ incentrate le azioni da adottare in termini di sicurezza².

Nel generico termine "sicurezza" sono in realtà insite due accezioni, emblematicamente indicate dalle parole inglesi "safety" e "security"³.

Il primo "è un concetto tecnico che implica la protezione delle persone dai pericoli generati dallo svolgimento dell'ordinaria attività di navigazione e trasporto"⁴ e comprende, ad esempio, la prevenzione dagli incidenti propri della navigazione marittima, quali incendi, collisioni, incagli, naufragi.

Il secondo "è un concetto ben più ampio che, comportando la protezione delle persone da qualsiasi fenomeno illecito operato da soggetti terzi, richiede interventi normativi integrati, una più ampia e forte cooperazione fra Stati a livello internazionale, ed un forte coordinamento fra autorità locali per garantire i controlli e al contempo la

¹ P. VIGLIETTA – E. PAPI, *Safety e security: aspetti evolutivi della sicurezza marittima*, in *Dir. trasp.*, 2005, 117 e ss. precisano che, storicamente, "la tutela della sicurezza in senso moderno (...) nasce dall'affondamento del Titanic, avvenuto nel 1912": esso condusse, infatti, alla stesura di un primo testo convenzionale relativo alla sicurezza della navigazione e della salvaguardia della vita umana in mare, il quale, seppur mai entrato in vigore, diede impulso alla successiva redazione della Convenzione per la salvaguardia della vita in mare (SOLAS 1948). Il secondo evento importante in materia di sviluppo della sicurezza della navigazione è rappresentato dalla chiusura del Canale di Suez e alla conseguente necessità di costruire navi più forti e robuste idonee alla circumnavigazione dell'Africa: ad esso fece eco una nuova Convenzione denominata SOLAS 1960 contenente, fra l'altro, disposizioni in materia di prevenzione degli abbordi in mare, di comunicazioni marittime, di definizione di rotte; seguirono interventi di riforma, specie per quel che concerne il profilo della tutela dell'ambiente, potenzialmente messo in pericolo dal sempre più frequente transito di navi petroliere. A partire dagli anni Ottanta, l'esigenza di tutela si sposta agli atti violenti ed intenzionali, terroristici e non: il riferimento è al dirottamento della nave da crociera Achille Lauro, avvenuto nel 1985, ad opera di un commando palestinese del Fronte di Liberazione della Palestina.

² Sul rapporto tra sicurezza e navigazione, interessante quanto osserva G. CAMARDA, *La sicurezza nel diritto della navigazione. Molteplicità di norme ed unicità di approccio sistematico*, in *La sicurezza nel trasporto e nelle infrastrutture della navigazione marittima ed aerea* (a cura di U. LA TORRE – A.L.M. SIA), Milano, 2011, 17: "La centralità dell'obiettivo della sicurezza nell'intero diritto della navigazione è tale da condurre all'enfatica e suggestiva affermazione che la sicurezza stessa sia l'essenza dell'intera disciplina".

³ Analoga distinzione si rinviene nella lingua francese, ove si distingue tra "sécurité" e "sûreté".

⁴ A. XERRI SALAMONE, *La sicurezza (safety e security) nelle infrastrutture*, in *Sicurezza, navigazione e trasporto* (a cura di R. TRANQUILLI LEALI – E. ROSAFIO), Milano, 2008, 161.

*fluidità dei traffici*⁵: sono in esso incluse tutte le misure poste a tutela dell'incolumità dei passeggeri, dell'equipaggio, nonché dell'integrità dei beni trasportati, contro l'eventualità di atti violenti posti in essere da terzi.

È quest'ultimo il profilo che ivi interessa, rientrando gli atti di pirateria tra gli atti illeciti compiuti da terzi (*id est* i pirati), i quali costituiscono, ovvero possono potenzialmente rappresentare, una minaccia per la sicurezza della navigazione⁶.

In particolare, per quel che concerne le misure attuate dagli Stati e dalla comunità internazionale, così da valorizzare il concetto di sicurezza della navigazione nella declinazione di "*security*", queste si muovono sotto un duplice profilo: preventivo – così da rafforzare *ex ante* i controlli degli operatori sulle merci e sulle persone, ovvero per elaborare proficui piani strategici di sicurezza – e repressivo – mediante l'attribuzione agli Stati di poteri di intervento nei confronti degli autori delle violenze, e quindi anche dei pirati⁷.

Non volendo anticipare in questa sede gli argomenti che verranno trattati nel prosieguo, affrontiamo, ora, nel dettaglio l'attuale incidenza del fenomeno di pirateria marittima, partendo dal profilo storico-definitorio, per passare poi a quello privatistico, rappresentato dalle assicurazioni marittime e dai contratti di utilizzazione della nave.

⁵ A. XERRI SALAMONE, *La sicurezza (safety e security) nelle infrastrutture*, cit., 161.

⁶ M. BRIGNARDELLO, *Atti di violenza in mare e sicurezza della navigazione*, in *La sicurezza nel trasporto e nelle infrastrutture della navigazione marittima ed aerea* (a cura di U. LA TORRE – A.L.M SIA), Milano, 2011, 63, osserva che "se (...) in passato un ruolo predominante spettava indubbiamente alla pirateria, attualmente, soprattutto dopo gli attentati alle torri gemelle dell'11 settembre 2001, accanto alle azioni dei pirati (negli ultimi anni sempre più frequenti) si affianco crimini di stampo terroristico".

⁷ M. BRIGNARDELLO, *Atti di violenza in mare e sicurezza della navigazione*, cit., 64

CAPITOLO 1

EVOLUZIONE STORICO-GIURIDICA: LA PIRATERIA MARITTIMA DALLE ORIGINI AD OGGI.

SOMMARIO: 1. Origine storica: la pirateria marittima nel mondo antico, l'età medievale, la guerra di corsa – 2. L'evoluzione del XX secolo e le norme di diritto internazionale: la pirateria *iuris gentium* dalla Convenzione di Ginevra del 1958 alla Convenzione di Montego Bay del 1982 – 3. La normativa nazionale: la pirateria per analogia nelle acque territoriali secondo il codice della navigazione – 4. La pirateria marittima moderna e le misure di repressione.

1. Origine storica: la pirateria marittima nel mondo antico, l'età medievale, la guerra di corsa.

Pirata è colui che *"percorre il mare per assalire e depredare, a proprio esclusivo beneficio, navi di qualunque nazionalità, il loro carico, le persone imbarcate, o anche le popolazioni costiere, contro ogni norma di diritto nazionale e internazionale"*¹.

¹ Definizione fornita da *Vocabolario della Lingua Italiana Treccani online*.

*Evoluzione storico-giuridica: la pirateria marittima
dalle origini ad oggi.*

Le origini della pirateria risalgono alle più antiche civiltà del mondo, quali Micenei, Fenici, Etruschi², Greci e Romani, ossia popolazioni essenzialmente legate al Mar Mediterraneo, luogo ove all'epoca si sviluppavano i più floridi traffici commerciali³.

Tale circostanza rappresenta in modo emblematico il nesso imprescindibile intercorrente tra pirateria e commercio marittimo: invero, il fenomeno della depredazione presuppone, oggi come allora, un'attività di navigazione e dei traffici mercantili, che si espongono al rischio di saccheggio da parte dei pirati presenti lungo le rotte ove tali commerci si sviluppano⁴.

Aggiungasi un ulteriore elemento senz'altro rilevante per l'operatività dell'attività piratesca, ossia la conformazione territoriale dei luoghi interessati: nella specie, l'arcipelago greco, soprattutto, presentava una composizione geograficamente complessa, data dalla coesistenza di molteplici isole ed insenature, ove i pirati facilmente trovavano nascondiglio e conseguente agevole via di fuga.

La presenza dei pirati all'interno del Mediterraneo ci è nota grazie ai reperti storici pervenuti dagli scrittori dell'antica Grecia⁵, nelle cui opere si narra di predoni che si procuravano i mezzi di sussistenza, scorrendo per mari e depredando le navi che ivi si trovavano: nel concreto, peraltro, tale attività veniva riconosciuta al pari delle altre professioni⁶, in quanto diretta ad ottenere le risorse necessarie al sostentamento.

² Conosciuti con l'epiteto greco *Thyrrenoi*, da cui deriva la denominazione del Mar Tirreno.

³ Per un'analisi storica del fenomeno, si rinvia a C.M. MOSCHETTI, voce *Pirateria (storia)* in *Enc. dir.*, Milano 1983, 873. Sulla pirateria nel mondo antico, altresì, P. DE SOUZA, *Piracy in the Greaco-Roman World*, Cambridge, 1999, e AA.VV., *La pirateria nell'antico Adriatico* (a cura di L. BRACCESI), Roma, 2004.

⁴ Confermano tale assunto: C.M. MOSCHETTI, *ibidem*, 873; C. PETROCELLI, *Briganti e avventurieri: incursioni nei mari antichi*, in *Nuove piraterie e ordinamenti giuridici interni ed internazionali* (a cura di A. URICCHIO), Bari, 2011, 28; G. TELLARINI, *La pirateria marittima. Regime di repressione e misure di contrasto*, Roma, 2012, 19.

⁵ G. TELLARINI, *ibidem*, 24 osserva che i fenomeni di depredazione che si registrarono nel mondo greco furono connotati da caratteri diversi, sia sotto il profilo strutturale, che operativo: fra l'altro, non infrequenti erano gli attacchi pirateschi da parte di Greci, a danno di altri Greci.

⁶ G. TELLARINI, *ibidem*, cit., 12: l'Autrice rileva che il legame tra pirateria e navigazione marittima è così forte che i confini tra commercio e pirateria sono risultati sempre piuttosto sfumati.

Nel dettaglio, il dato terminologico⁷.

Nei poemi omerici⁸ si rinviene una figura che presenta tratti affini al pirata e che viene denominata *leístes*, vale a dire "predone": il predone, in particolare, è colui che si adopera per la conquista di un bottino – dovendosi con ciò intendere sia l'oro o le pietre preziose – sia esseri umani o da rapire per chiedere, in vista della liberazione, il pagamento di un riscatto⁹, o da ridurre in schiavitù ed offrire eventualmente in commercio alle persone più ricche. Essi, dunque, non si servono della nave per fare commercio, ma per saccheggiare beni altrui, al pari degli avversari militari in guerra.

La locuzione "pirata", invece, è da ricondurre all'utilizzo, per la prima volta, da parte dello storico Polibio (140 a.C. circa): *peírates* sono i predoni che corrono per il mare.

La prima definizione del fenomeno della pirateria marittima è da attribuirsi, quindi, allo storico Plutarco nel 100 a.C.: i pirati sono coloro che attaccano senza autorità legale non solo le navi in mare, ma anche le città costiere¹⁰.

⁷ Sul punto, più ampiamente E. PIANEZZOLA, *Le parole dei pirati, schede lessicali*, in *La pirateria nell'Adriatico antico*, cit., 11.

⁸ Nell'Odissea, ad Ulisse, in viaggio da Troia verso Itaca, Polifemo chiede: "Forestieri, chi siete? E da quali lidi prendeste a frequentar l'umide strade? Siete voi trafficanti? O errando andate, come predoni che la vita in forse, per danno altrui recar, metton su i flutti?"

⁹ Seppur tale episodio si collochi in realtà in epoca romana, emblematico è il rapimento intervenuto ai danni di Giulio Cesare intorno al 75 a.C., a nord di Mileto: un tanto è narrato, tra gli altri, da Plutarco, nella *Vita di Cesare*. Secondo quanto raccontato, Cesare fu rapito nel corso di un viaggio a Rodi, luogo ove avrebbe dovuto partecipare alle lezioni del rettore Apollonio Morone; i pirati chiesero per la sua liberazione un esiguo ammontare, determinando l'offesa di Cesare stesso, che decise allora di stabilire egli stesso il *quantum* del riscatto. Corrisposta tale somma, Cesare fu rilasciato e si mise all'inseguimento dei pirati, i quali, una volta catturati, vennero brutalmente impalati. Narrano tale episodio anche Polieno, Svetonio, Valerio Massimo e Velleio Patercolo. Per approfondimento, ad esempio, C. PETROCELLI, *Briganti e avventurieri*, cit., 33; E. PIANEZZOLA, *ibidem*, 15.

¹⁰ F.M. TORRESI, *La pirateria nel XXI secolo*, in *Dir. mar.*, 2007, 600; G. TELLARINI, *La pirateria marittima*, cit., 14.

*Evoluzione storico-giuridica: la pirateria marittima
dalle origini ad oggi.*

Analoga varietà terminologica si rinviene nella lingua latina¹¹: dapprima viene utilizzato il termine *praedo*¹²; quindi, a partire dall'epoca ciceroniana si impone la nuova parola *pirata*, evidentemente mutuata dal greco¹³.

I pirati romani sono considerati *communis hostis omnium*¹⁴, ossia nemici comuni a tutti in quanto estranei alle regole della società civile, e non *hostis rei publicae*, vale a dire nemici della repubblica: invero, non costituendo i pirati un *populus*, cioè un ordinamento giuridico con cui intrattenere relazioni internazionali, non è possibile procedere nei loro confronti alla dichiarazione di *iustum bellum*¹⁵. In quanto nemici comuni, essi vengono paragonati a quei pericoli, potenzialmente lesivi per l'intera collettività, al pari delle calamità naturali.

Alla particolare condizione del pirata si affianca, parallelamente, una specifica condizione del soggetto catturato dai pirati: il *captus a pirati*, infatti, non è considerato in stato di schiavitù (*captivus*), ma giuridicamente libero¹⁶.

Accanto al termine *pirata*, si affiancano nel corso dei secoli diverse denominazioni, le quali, seppur comunemente (ed impropriamente) utilizzate come sinonimo di *pirata*, riflettono in realtà le diverse attività di saccheggio attuate: e dunque "corsari" (dal latino medievale *cursarium*, derivato da *cursus*, viaggio per mare)¹⁷ per designare i comandanti

¹¹ PLUTARCO, *Vite parallele*, 100 a.C.

¹² Ad esempio Plauto.

¹³ Peraltro tale termine trova più ampio utilizzo nella prosa latina: E. PIANEZZOLA, *Le parole dei pirati*, cit., 12, osserva che Seneca fa largo uso della parola *pirata* in prosa, mentre utilizza la locuzione una volta soltanto nella tragedia dell'*Oedipus*.

¹⁴ CICERONE, *De officiis* 3, 107: "*pirata non est perduellium numero definitus, sed communis hostis omnium*"

¹⁵ Impropria sarebbe, dunque, l'espressione *bellum piraticum*, utilizzata quale titolo della *lex Gabinia* a favore di Pompeo.

¹⁶ Si rinvia sul punto a C.M. MOSCHETTI, voce *Pirateria (storia)*, cit., 879.

¹⁷ Il termine corsaro appare per la prima volta nel 1288 in una prammatica del re Alfonso II d'Aragona. Precisa G. PIETROSTEFANI, *La guerra corsara. Forma estrema del libero commercio*, Milano, 2002, 30: "*Nella lingua francese, corsaire è sia il vascello armato per la corsa da privati autorizzati dal governo sia il capitano che è al suo comando. In molti dizionari francesi è distinto anche un altro significato: corsaire è una nave della Barberia, equipaggiata per la lotta contro i cristiani. ...In inglese il termine corsair è poco usato. Molto*

delle navi pirata autorizzati dallo Stato di appartenenza a depredare le navi nemiche; "filibustieri" (dall'olandese *vrijbuiter*, fare bottino) per individuare, invece, i predoni che tra Cinquecento e Settecento assalirono le navi nemiche, soprattutto navi spagnole, nel mare dei Caraibi¹⁸; "bucanieri" (dal francese *boucan*, termine che indicava la griglia fatta con rami verdi su cui questi soggetti arrostitavano la carne) per definire i pirati dediti alla caccia di mandrie di buoi selvatici sulle isole Antille, e passati successivamente alla cattura di navi mercantili¹⁹; infine "barbareschi" o "saraceni" per indicare i gruppi di pirati dell'Africa nord-occidentale (c.d. Barberia) attivi nel Mar Mediterraneo tra Quattrocento e Cinquecento²⁰.

Ma in cosa consisteva, allora, l'attività dei pirati dell'epoca antica?

Secondo quanto pervenuto dalla letteratura del tempo, i pirati agivano in squadre di piccoli vascelli, oltre che, all'occorrenza, di biremi e triremi²¹; come sopra si è evidenziato, le loro incursioni si esplicavano essenzialmente in assalti alle navi per depredarle delle merci, utilizzate o vendute, ovvero con il rapimento del personale a bordo (c.d. ostaggi), ridotto in schiavitù, o rilasciato verso corresponsione di un riscatto.

Fra i primi pirati infestatori del *Mare Nostrum*, spiccano gli Illiri, popolazione della costa orientale dell'Adriatico che scorazzava lungo le coste della Dalmazia e della Cilicia (attuale Turchia), nel tentativo di depredare navi e zone costiere.

Gli Illiri raggiunsero il massimo sviluppo nel III secolo a.C. circa: rappresentando una minaccia per i traffici nell'Adriatico e per il commercio dell'Impero, Roma intraprese diverse spedizioni ed iniziative volte ad arginare il fenomeno; emblematica è la c.d. *lex*

più frequente è privateer, che è riferito sia alla nave sia al suo capitano e che esprime propriamente il concetto".

¹⁸ Osserva G. PIETROSTEFANI, *La guerra corsara*, cit., 33 che "il filibustiere è una via di mezzo tra il pirata e il corsaro".

¹⁹ Di filibustieri e bucanieri narra E. SALGARI, *Il corsaro nero*, I ed. 1898, capitolo XV.

²⁰ G. TELLARINI, *La pirateria marittima*, cit., 15.

²¹ C.M. MOSCHETTI, voce *Pirateria (storia)*, cit., 874.

*Evoluzione storico-giuridica: la pirateria marittima
dalle origini ad oggi.*

piratica, emanata dal Senato romano nel 100 a.C. circa, la quale poneva ai re d'Egitto, Cipro, Cirene e Siria il divieto di accogliere sul proprio territorio i pirati, e prevedeva la concessione di contributi economici a coloro che si fossero adoperati nella lotta contro la pirateria a difesa dell'Impero Romano. Fu solo dopo un quarantennio, tuttavia, che gli Illiri furono vinti, grazie al Console Gneo Pompeo Magno, incaricato della spedizione straordinaria deliberata con la *lex Gabinia de bello piratico* nel 67 a.C.²²

Nuovamente raggruppati sotto la guida di Sesto Pompeo in Sicilia nel 40 a.C., i pirati furono annientati in via definitiva dall'imperatore Augusto nel 29 a.C.: e per garantire un proficuo controllo dei mari ed evitare nuovi nuclei di pirati, lo stesso istituì anche flotte imperiali permanenti, collocate nelle principali basi navali (tanto è vero che Augusto affermò "*mare pacavi a praedonibus*"²³).

Va, peraltro, ricordato che il mondo romano non conobbe solo interventi avversi alla pirateria: in taluni casi, infatti, furono assunte decisioni ampiamente tolleranti, così da far uso dei mercenari e dei pirati nell'ottica di favorire l'opera espansionistica dell'Impero; emblematica fu in tal senso l'alleanza tra Romani e Mamertini, mercenari campani dediti alla pirateria nello stretto di Messina, che consentì di vincere i Cartaginesi e conquistare, quindi, il territorio siculo appartenente a questi ultimi.

Nel III secolo d.C., il declino dell'Impero Romano d'Occidente favorì il riaffiorare delle scorribande piratesche nel Mar Mediterraneo, specie ad opera delle popolazioni barbare, quali i Sarmati ed i Goti: la successiva caduta dell'Impero, avvenuta nel 476 d.C., sancì, in epoca medievale, il definitivo consolidamento della pirateria ed una risorta insicurezza nella navigazione marittima.

²² Osserva C.M. MOSCHETTI, voce *Pirateria (storia)*, cit., 874 che all'attività militare vera e propria, Pompeo accompagnò un'opera di convincimento psicologico, che indusse taluni pirati ad abbandonare le ostilità senza necessità di combattere.

²³ AUGUSTO, *Res Gestae*, V, c. 25.

Durante il periodo altomedievale, in particolare, la pirateria fu praticata dalle stesse popolazioni costiere dell'Italia, della Spagna e della Francia meridionale: invero, la povertà territoriale e la crisi economica spinsero tali popoli ad approvvigionarsi nei modi più disparati, dai furti, alle rapine, agli attacchi per mare.

Successivamente, a far data dal secolo VIII, il nucleo forte della pirateria fu invece rappresentato dagli Arabi²⁴ e dai Saraceni, le cui scorrerie, grazie alla possibilità di navigare per fiumi, si spinsero sino all'entroterra europeo; gli attacchi pirateschi dell'epoca furono, inoltre, perpetrati dalle popolazioni slave dell'est²⁵ ai danni delle città costiere dell'Adriatico.

Fu in questo periodo che la pirateria iniziò ad assumere i tratti della corsa marittima, quale strumento reciprocamente utilizzato nella lotta tra le marine nazionali cristiane, e gli eserciti musulmani: dopo un primo tentativo di respingere gli attacchi dei pirati turchi²⁶, invero, Portoghesi, Spagnoli, Veneziani e Ordini cavallereschi di San Giovanni di Malta e di Santo Stefano di Toscana decisero di utilizzare le medesime tecniche piratesche per attaccare le coste turche. Ne seguì un progressivo sviluppo del fenomeno della pirateria-corsa²⁷, quale strumento atto ad assicurarsi il predominio commerciale sui mari²⁸.

²⁴ Gli Arabi, grazie ai saccheggi perpetrati, costituirono i c.d. Stati Barbareschi (Marocco, Algeria, Tunisia e Tripoli), i quali rappresentarono una minaccia al commercio marittimo nel Mediterraneo, sino al XIX secolo.

²⁵ Tra queste spicca il popolo dei Narentani, originario della zona polacca di Cracovia ed indi emigrato in Dalmazia, territorio di difficile coltivazione.

²⁶ Osserva G. TELLARINI, *La pirateria marittima*, cit., 38 che spesso i pirati-corsari turchi erano in realtà cristiani rinnegati ed abili navigatori greci, spagnoli o italiani.

²⁷ La doppia locuzione è utilizzata atteso che i tratti di pirateria e guerra di corsa, al tempo, furono molto confusi: confermano un tanto C.M. MOSCHETTI, voce *Pirateria (storia)*, cit., 876 e G. TELLARINI, *ibidem*, 39.

²⁸ Ciò fu fortemente contestato dalla Chiesa, che, per gli atti di pirateria, stabilì la sanzione della scomunica: ciononostante sino alla battaglia di Lepanto del 1571, la pirateria fu un fenomeno prevalentemente cristiano, esercitato da veneziani, genovesi, pisani, francesi, spagnoli; in seguito divenne una pratica per lo più musulmana, attuata dagli Stati barbareschi insediati nell'Africa settentrionale.

*Evoluzione storico-giuridica: la pirateria marittima
dalle origini ad oggi.*

Ma cos'è la corsa marittima²⁹?

Essa può essere definita come una campagna navale, effettuata o da navi dello Stato, o da imbarcazioni di soggetti privati, ed autorizzata dal Governo sia in tempo di pace, come reazione contro un danno subito³⁰, sia in tempo di guerra, quale strumento a sostegno dell'azione di un Governo diretta a danneggiare navi, beni e il commercio nemico, senza dover necessariamente armare ed equipaggiare un'intera flotta; detta autorizzazione si sostanziava, in particolare, nel rilascio di appositi documenti detti patenti di corsa, o anche lettere di marca (*licentia*)³¹, al fine di danneggiare le navi del paese nemico.

Corsa, dunque, perché si trattava di 'correre' sulle navi e sui beni nemici per depredarli³².

Quattro erano i peculiari elementi propri della corsa: 1) il rilascio della lettera di marca o di rappresaglia da parte del sovrano, previa verifica delle personali capacità del corsaro e dell'efficienza dell'imbarcazione privata determinata di cui egli si sarebbe servito; 2) la prestazione da parte del corsaro di idonea cauzione per garantire l'indennizzo dovuto ad eventuali vittime neutrali; 3) il rispetto dell'equipaggio della nave depredata; 4) la convalida della preda con provvedimento giudiziale³³.

²⁹ Sulla corsa marittima, v. A. GIANNINI, voce *Corsa marittima*, in *Enc. dir.*, Milano, 1962, 770; C.M. MOSCHETTI, voce *Pirateria (storia)*, cit., 888; G. PIETROSTEFANI, *La guerra corsara*, cit.; G. TELLARINI, *La pirateria marittima*, cit., 48. In particolare, G. PIETROSTEFANI distingue tra 'piccola corsa', attuata con piccole imbarcazioni, utilizzando il fattore sorpresa, e diretta a modesti bottini solo per assicurare la sussistenza economica dei corsari stessi, 'corsa classica', che si serviva del materiale navale e degli equipaggi provenienti dalla marina, e 'corsa di squadra', diretta al saccheggio di grandi navi, nelle cui stive si trovavano ingenti carichi di pietre e materiali preziosi.

³⁰ C.M. MOSCHETTI, *ibidem*, 889 osserva che, in tempo di pace, la corsa era posta in essere a scopo di rappresaglia da parte di soggetti privati muniti dell'autorizzazione a 'correre', contro altri soggetti stranieri che avessero arrecato offese o danni senza ripararli.

³¹ La locuzione deriva dal termine della bassa latinità *marcare*, ossia impadronirsi.

³² C.M. MOSCHETTI, *ibidem*, cit., 888.

³³ A. GIANNINI, *ibidem*, 770.

Il corsaro veniva individuato tra i sudditi per nascita e per origine; tuttavia, in taluni casi, venivano reclutate anche persone straniere ed abili navigatrici che avessero stabilito la propria dimora nel territorio dello Stato concedente.

Gli esiti dell'operazione corsara vedevano la presa della nave, delle merci in essa trasportate, e eventualmente delle persone a bordo: con riferimento a detto ultimo profilo, la tendenza pressoché unanimemente diffusa era quella di qualificare i catturati come prigionieri di guerra, e, in quanto tali, consegnarli all'autorità governativa, onde evitare qualsivoglia violenza a loro danno da parte dei corsari.

Quanto, invece, alle cose (nave e bottino), molteplici potevano essere gli scenari, a seconda che fossero di proprietà di nemici sia la nave che il carico, o uno solo di essi. Una disciplina di detto fenomeno si rinviene nel Libro del Consolato del Mare, testo di consuetudini marittime del bacino del Mediterraneo, redatto a Barcellona nella seconda metà del sec. XIV., e valevole, quale *consuetudo universalis*, per tutto il bacino del Mediterraneo³⁴.

Nessuna questione di sorta, laddove sia la nave sia il carico fossero di nemici: invero, in tale caso, il corsaro si appropriava di entrambi.

Se, invece, solo il carico era dei nemici, il corsaro poteva o prenderlo, dovendo per ciò pagare al proprietario della nave una somma pari a quella che avrebbe ricevuto dai mercanti nel caso in cui il carico fosse correttamente arrivato a destino, o indicare al proprietario di condurre la merce in luogo sicuro: in tale seconda ipotesi, se il proprietario della nave opponeva il proprio rifiuto, il corsaro poteva affondare l'imbarcazione, con la sola premura di salvare le persone a bordo.

³⁴ Il Consolato del Mare fu successivamente rielaborato nell'*Ordonnance de la marine*, emanata nel 1681, sotto il Segretariato di Colbert: ivi, nel Libro III (*Titre des prises*), trova espressa regolamentazione la guerra di corsa. Cfr. più approfonditamente G. TELLARINI, *La pirateria marittima*, cit., 57.

*Evoluzione storico-giuridica: la pirateria marittima
dalle origini ad oggi.*

Infine, nel caso in cui la sola nave fosse di nemici, i mercanti potevano trovare un accordo per riscattare la nave presa dal corsaro, il quale, dal canto suo, era meramente tenuto a rispettare condizioni ragionevoli nella conclusione dell'accordo stesso.

Per i motivi anzidetti, la corsa, dunque, si distingueva dal mero atto di pirateria, che costituiva, a tutti gli effetti, un'azione illegale compiuta in modo indiscriminato contro ogni tipo di naviglio, con il fine principale di depredazione non autorizzata³⁵: sicché mentre i corsari potevano trattenere le proprie prede, approdare liberamente nei porti, senza correre il rischio del sequestro della nave, e ove catturati erano considerati prigionieri di guerra e sottoposti alle norme previste dal diritto bellico marittimo, nel caso invece dei pirati, essi, in quanto banditi, venivano subito giustiziati.

L'evoluzione esponenziale del fenomeno – inteso come una vera e propria impresa economica, idonea ad assicurare guadagni non solo a uomini di mare poco raccomandabili, bensì anche a proprietari ed armatori di navi, finanziatori, investitori – determinò, tuttavia, la sua stessa fine. La facilità di guadagno, infatti, da un lato portò ad un evidente aumento della categoria, e dall'altro lato spinse i corsari a perseverare nelle scorribande, anche e seppur all'esito dell'incarico conferito dal Governo. La sicurezza del commercio marittimo ne risentì inevitabilmente³⁶.

E così allora, il 16 aprile 1856, a Parigi, si sancì che *"la course reste et demeure abolie"*³⁷.

³⁵ Convincente la definizione fornita da R. VUOSI, *Il delitto di pirateria marittima - Indagine sulla fattispecie legale e sulle scelte di politica criminale*, Napoli, 2014, 18: *"volgari e squallidi predoni di bassa manovalanza i pirati; singolari figure dotate di particolare fascino e di apprezzabile rango sociale i corsari, quasi i «colletti bianchi» del novero dei criminali del mare dell'epoca"*.

³⁶ Emblematico quanto scrive G. PIETROSTEFANI, *La guerra corsara*, cit., 60: *"La corsa non è più di moda; è tornata a essere la pirateria, vale a dire un volgare delitto"*.

³⁷ Art. 1 della *déclaration sur le droit de la guerre maritime*. Detto divieto fu riaffermato con forza nella Seconda Conferenza dell'Aja del 1907.

2. L'evoluzione del XX secolo e le norme di diritto internazionale: la pirateria *iuris gentium* dalla Convenzione di Ginevra del 1958 alla Convenzione di Montego Bay del 1982.

La tendenza avvertita nel corso del XX secolo, e recepita nella Convenzione di Ginevra dapprima³⁸, e nella Convenzione di Montego Bay (UNCLOS) successivamente³⁹, è quella di considerare la pirateria come un fenomeno criminale internazionale contro l'umanità (*delicta juris gentium*⁴⁰) lesivo della libertà dell'alto mare e della sicurezza della navigazione⁴¹, la cui repressione è affidata a norme di natura cogente⁴²; ne discende l'universale punibilità del pirata, che si trovi in alto mare o in altro luogo non soggetto a giurisdizione, da parte di qualunque Stato⁴³.

La Convenzione di Ginevra sull'alto mare del 29 aprile 1958 definisce il fenomeno della pirateria, all'art. 15: *"Piracy consists of any of the following acts: 1) Any illegal act of violence, detention or any act of depredation, committed for private ends by the crew or the passengers of a private ship or private aircraft, and directed; a) on the high seas, against another ship or aircraft, or against persons or property on board such ship or aircraft; b) against a ship, aircraft, persone or property in a place outside the jurisdiction*

³⁸ L'Italia ha ratificato la Convenzione di Ginevra per effetto della legge del 8 dicembre 1961, n. 1658.

³⁹ L'Italia vi ha aderito per effetto della legge di ratifica ed esecuzione del 2 dicembre 1994, n. 689. Tra gli Stati che non vi hanno aderito spiccano, senz'altro gli Stati Uniti, che danno applicazione alla stessa solo e nella parte in cui riproduce il diritto internazionale consuetudinario, a cui sono vincolati.

⁴⁰ *"Ossia delitti che ripugnano alla coscienza civile di tutti i popoli"*: così M.C. CICIRIELLO, voce *Pirateria (dir. int.)*, in *Enc. giur.*, Roma, 2007, 1; G. REALE, *La pirateria marittima: evoluzione del fenomeno criminale ed efficacia attuale degli strumenti di contrasto disponibili*, in *Il contrasto alle attività illecite in mare*, Napoli, 2011, 33.

⁴¹ G. REALE, *ibidem*, 35.

⁴² Ne consegue l'invalidità di qualsivoglia accordo di senso contrario, così come l'impossibilità per ogni Stato firmatario di coltivare fenomeni di tolleranza.

⁴³ G. REALE, *La pirateria del XXI secolo*, in *Dir. trasp.*, 2009, 741. L'art. 19 della Convenzione di Ginevra, ripreso dall'art. 105 della Convenzione di Montego Bay, consente, infatti, a ciascuno Stato in alto mare o in altro luogo non soggetto a giurisdizione, di procedere alla cattura della nave pirata o predata e in potere dei pirati, con contestuale arresto delle persone e sequestro dei beni a bordo.

of any State; 2) Any act of voluntary participation in the operation of a ship or of an aircraft with knowledge of facts making it a pirate ship or aircraft; 3) Any act of inciting or of intentionally facilitating an act described in subparagraph 1 or subparagraph 2 of this article".

Il dato testuale è quindi interamente trasfuso nella Convenzione di Montego Bay del 10 dicembre 1982 (art. 101)⁴⁴.

Si tratta, a ben vedere, di una definizione articolata, che racchiude, al suo interno, svariate fattispecie di rilevanza penale.

Anzitutto il crimine di pirateria in sé e per sé considerato, come atto illegale⁴⁵ di violenza e detenzione, o atto di depredazione, commesso per fini privati, dall'equipaggio o dai passeggeri di una nave⁴⁶ pirata⁴⁷ privata: detta condotta può

⁴⁴ Art. 101 – Definition of piracy: Piracy consists of any of the following acts: (a) any illegal acts of violence or detention, or any act of depredation, committed for private ends by the crew or the passengers of a private ship or a private aircraft, and directed: (i) on the high seas, against another ship or aircraft, or against persons or property on board such ship or aircraft; (ii) against a ship, aircraft, persons or property in a place outside the jurisdiction of any State; (b) any act of voluntary participation in the operation of a ship or of an aircraft with knowledge of facts making it a pirate ship or aircraft; (c) any act of inciting or of intentionally facilitating an act described in subparagraph (a) or (b).

⁴⁵ Dalla lettera della norma, pare di capire che l'illegalità che connota l'atto di pirateria vada riferita alla violenza e alla detenzione, e non anche agli altri atti di depredazione; peraltro detta espressione viene ritenuta enfaticamente utilizzata, atteso che non si può configurare un atto di pirateria legale: così N. RONZITTI, voce *Pirateria (diritto vigente)*, in *Enc. dir.*, Milano, 1983, 915; G. TELLARINI, *La pirateria marittima*, cit., 97; M. BRIGNARDELLO, *Nozione di pirateria marittima e sue implicazioni*, in *Dir. mar.*, 2010, 227. In particolare, A. DANI, *Pirateria: fenomeno antico e problemi recenti*, in *La sicurezza nel trasporto e nelle infrastrutture della navigazione marittima ed aerea* (a cura di U. LA TORRE - A.L.M. SIA), 2011, Soveria Mannelli, 101 ritiene che "richiedere che l'atto di pirateria sia illegale presuppone che possa esistere un atto di pirateria «legale», il che è quanto meno curioso".

⁴⁶ Vogliamo tralasciare in tale sede il problema della pirateria aerea.

⁴⁷ La definizione di nave pirata è data dall'art. 17 della Convenzione di Ginevra, ed è ripresa in termini pressoché identici dall'art. 103 della Convenzione di Montego Bay, la cui formulazione si riporta: "Una nave o un aeromobile sono considerati nave o aeromobile pirata se le persone che ne hanno il controllo intendono servirsene per commettere uno degli atti descritti all'articolo 101. Lo stesso vale se la nave o l'aeromobile sono impiegati per commettere uno di tali atti, fintanto che restano sotto il controllo delle persone che di essi si sono rese colpevoli". N. RONZITTI, *ibidem*, 918 evidenzia, dunque, la coesistenza di due nozioni di nave pirata: la prima quale nave armata allo scopo di commettere pirateria, a prescindere dal compimento di atti di pirateria; la seconda quale nave il cui equipaggio o le persone a bordo abbiano compiuto atti di pirateria, sino a che persista l'effettivo controllo degli autori del crimine.

essere rivolta nei confronti di un'altra nave, o alle persone o ai beni a bordo della stessa, in alto mare oppure nei luoghi privi di giurisdizione.

Ne consegue che, ai fini della configurabilità della fattispecie, devono coesistere cinque requisiti: *a)* un elemento personale, nel senso che i soggetti debbono essere l'equipaggio o i passeggeri della nave privata⁴⁸; *b)* un elemento oggettivo di condotta, che si sostanzia per l'appunto in un'attività illecita di violenza o detenzione, ovvero in un atto di depredazione; *c)* un elemento finale, essendo la condotta anzidetta posta in essere per fini privati, afferenti o meno⁴⁹ al profilo patrimoniale⁵⁰, purché diversi da obiettivi politici⁵¹; *d)* un elemento spaziale, poiché l'azione si compie in alto mare⁵² o in

⁴⁸ Ad essi sono assimilati, *ex art.* 16 della Convenzione di Ginevra, e *ex art.* 101 della Convenzione di Montreal, le navi da guerra sotto il controllo di un equipaggio ammutinato.

⁴⁹ E dunque anche meri fini personali di vendetta o odio.

⁵⁰ Da ciò discende che le convenzioni internazionali in esame non danno rilevanza al c.d. *animus furandi*, vale a dire l'intenzione di compiere furti: così N. RONZITTI, voce *Pirateria (diritto vigente)*, cit., 916, G. TELLARINI, *La pirateria marittima*, cit., 97, M. BRIGNARDELLO, *Nozione di pirateria marittima e sue implicazioni*, cit., 227.

⁵¹ Trattandosi in tal caso di atto terroristico: tuttavia, non sempre la distinzione è agevole, anche perché potrebbe verificarsi un'interferenza tra i due fenomeni, laddove ad esempio i terroristi si servissero dei pirati per compiere azioni di violenza in mare, oppure i pirati trovassero rifugio in Stati sotto il controllo dei terroristi: così M. BRIGNARDELLO, *I problemi sollevati dalla pirateria: alcuni spunti di riflessione*, in *Riv. dir. nav.*, 2012, 5. Tipici esempi di cattura di navi per fini politici, ma sulla base di condotte sussumibili nell'alveo di quelle integranti fatti di pirateria marittima, sono la presa del transatlantico Santa Maria, avvenuta il 23 gennaio 1961, e quella del vapore Anzoaetegui, in data 13 febbraio 1961. Cfr. N. RONZITTI, *ibidem*, 925.

⁵² Per "alto mare", si intende lo spazio marino che si estende oltre il mare territoriale, nonché le acque sovrastanti la piattaforma continentale e quelle della zona economica esclusiva. La Convenzione di Ginevra, peraltro, non si preoccupa di precisare la delimitazione del mare territoriale necessaria a comprendere ove inizi l'alto mare.

*Evoluzione storico-giuridica: la pirateria marittima
dalle origini ad oggi.*

altro luogo privo di giurisdizione⁵³, o ancora nella c.d. zona economica esclusiva⁵⁴; e) infine, il c.d. criterio delle due navi⁵⁵, atteso che gli atti illeciti si esplicano tra due mezzi navali, qual che sia la loro dimensione.

La seconda fattispecie sanzionata a livello internazionale, è quella che afferisce alla partecipazione volontaria all'utilizzazione della nave, laddove il compartecipe sia a conoscenza dei fatti di pirateria posti in essere dalla nave utilizzata: detta condotta viene sanzionata, dunque, a prescindere dal compimento di un atto di pirateria in senso stretto, in un'ottica di mera prevenzione⁵⁶; infatti, la previsione consente di far fronte ai comportamenti di chi naviga per mare col proposito di compiere atti di pirateria⁵⁷.

⁵³ Ad esempio un'isola che sia ancora terra *nullius*, o la spiaggia di un territorio non occupato. Aggiunge comunque N. RONZITTI, *ibidem*, 917, che, peraltro, esiste una consolidata giurisprudenza di *common law* che riconosce sussistente il fenomeno di pirateria solo nell'ambito dell'alto mare (*Court of admiralty 26 July 1853; Supreme Court of New York 16 September 1920, Britannia Shipping Corporation v. Globe and Rutgers Fire Insurance Company; High Court of Justiciary 22 July 1971, Cameron v. H.M. Advocate*); G. TELLARINI, *ibidem*, 99 riconosce tuttavia anche una corrente di senso opposto, che ammette l'esistenza di atti di pirateria anche all'interno delle acque territoriali (in giurisprudenza *Supreme Court of Philippine Island 27 February 1922, People v. Lol-Lo and Saraw*; in dottrina D.W. GREIG, *International law*, Londra, 1976, 332; C. ROUSSEAU, *Croniques des faits internationaux*, in *Rev. gén. dr. intern.*, 1977, 286).

⁵⁴ Conferma tale tesi lo studio dell'IMO del 10 settembre 2008, *Implications of the United Nations Convention on the law of the sea for the international maritime organization*, che motiva tale posizione argomentando dall'art. 58.2 UNCLOS, nella parte in cui stabilisce che "gli articoli da 88 a 115 e le altre norme pertinenti di diritto internazionale si applicano alla zona economica esclusiva". Va precisato che l'istituto della zona economica esclusiva è stato introdotto proprio dall'art. 55 della Convenzione di Montego Bay, che tuttavia non ne fornisce una definizione formale, limitandosi ad utilizzare espressioni che contraddistinguono la zona economica esclusiva da altre zone di mare: A. DEL VECCHIO, voce *Zona economica esclusiva*, in *Enc. dir.*, Milano, 1993, 1178, definisce la zona economica esclusiva come "una zona intermedia tra il mare territoriale e l'alto mare, una zona sui generis, o un *tertium genus*".

⁵⁵ U. LEANZA, *La pirateria marittima: diritto consuetudinario, diritto convenzionale e norme nazionali*, in *Nuove piraterie e ordinamenti giuridici interni e internazionali* (a cura di A. URICCHIO), 2011, Bari, 93; R. VUOSI, *Il delitto di pirateria marittima*, cit., 29.

⁵⁶ La previsione di colloca pienamente in quell'articolato processo di miglioramento degli standard di sicurezza che si è ampiamente sviluppato negli ultimi decenni.

⁵⁷ In quanto tale può essere collocato, nell'ambito del catalogazione propria del diritto penale nazionale, nella categoria dei reati di pericolo, ossia a quei reati in relazione ai quali vi è una tutela anticipata, poiché il legislatore reprime fatti che minacciano l'esistenza o il godimento di un certo bene. I reati di pericolo a loro volta si distinguono in reati di pericolo concreto, per i quali il giudice deve accertare se nel singolo caso concreto il bene giuridico abbia corso un effettivo pericolo, e in reati di pericolo astratto, per i quali opera una presunzione fondata su base di leggi di esperienza, nel senso che si ritiene che una serie di condotte sia, nella generalità dei casi, fonte di pericolo per uno o più beni giuridici protetti. Cfr. più

La terza condotta rilevante, ai sensi dell'art. 15 della Convenzione di Ginevra, è quella di istigazione⁵⁸ e di favoreggiamento⁵⁹ al compimento di atti di pirateria, secondo quanto specificato nel paragrafo 1 dell'art. 15, ovvero di utilizzazione della nave pirata, ai sensi del disposto del paragrafo 2.

Seppur, come sopra evidenziato, la Convenzione di Montego Bay riprenda il dato definitorio del fenomeno di pirateria fornito dalla Convenzione di Ginevra, e ad esso entrambe le normative dedichino il medesimo numero di disposizioni, l'approccio del 1982 appare più fermo ed incisivo, specie per quel che concerne il profilo sanzionatorio-repressivo, come andiamo di seguito ad analizzare.

Soccorre, anzitutto, il disposto dell'art. 100 UNCLOS, ove non si parla più di mera cooperazione, *"nei limiti del possibile"*, per reprimere la pirateria – come nella precedente formulazione dell'art. 14 della Convenzione di Ginevra – bensì di *"massima collaborazione"*. Il maggior impegno richiesto agli Stati firmatari nella generale lotta alla pirateria è, dunque, di palese evidenza.

È, tuttavia, dibattuto se tale cooperazione costituisca una facoltà in capo agli Stati⁶⁰, ovvero un vero e proprio obbligo⁶¹. A parere di chi scrive, pare non potersi condividere né l'una né l'altra impostazione: infatti, ritenere che la lotta alla pirateria costituisca una mera facoltà degli Stati firmatari andrebbe inevitabilmente a svilire il contenuto stesso dell'intera normativa convenzionale e a pregiudicare l'obiettivo alla stessa sotteso, vale

ampiamente, ad esempio, G. MARINUCCI - E. DOLCINI, *Manuale di diritto penale – Parte generale*, Milano, 2012, 207.

⁵⁸ *"Sta ad indicare ... ipotesi di induzione a tenere un certo comportamento"*: così L. VIOLANTE, voce *Istigazione (in generale)*, in *Enc. dir.*, 1972, 987.

⁵⁹ Nel senso di comportamento diretto a eludere la giustizia a vantaggio di terzi.

⁶⁰ N. RONZITTI, voce *Pirateria (diritto vigente)*, cit., 919, si interroga al riguardo, sostenendo la tesi per cui gli Stati non hanno un dovere di reprimere la pirateria, atteso che *"la Convenzione non impone in materia alcun obbligo particolarmente pregnante, ma solo un generico dovere di cooperazione allo scopo di combattere la pirateria"*. In senso conforme anche U. LEANZA, *La pirateria marittima*, cit., 94.

⁶¹ Così F. MUNARI, *La "nuova" pirateria e il diritto internazionale. Spunti per una riflessione*, in *Riv. dir. int.*, 2009, 354 ss.

*Evoluzione storico-giuridica: la pirateria marittima
dalle origini ad oggi.*

a dire quello di garantire la sicurezza della navigazione; dall'altro lato – ferma la precisazione che la genericità della locuzione *“massima collaborazione”* presta il campo ad una indiscriminata varietà di interpretazione – la Convenzione di Montego Bay non prevede alcuna sanzione per lo Stato che non ponga in essere detta massima collaborazione per reprimere la pirateria. Si potrebbe, piuttosto, trattare di un canone generale di comportamento, cui deve essere improntata la generale azione degli Stati firmatari, onde perseguire compiutamente quegli obiettivi convenzionali di sicurezza della navigazione, che essi hanno inteso condividere mediante firma e ratifica.

In secondo luogo, l'art. 105 UNCLOS consente a ciascun Stato, in alto mare, o in ogni altro luogo fuori della giurisdizione altrui, di sequestrare la nave pirata o catturata con atto di pirateria e tenuta sotto il controllo dei pirati, con arresto dei soggetti ritenuti responsabili e requisizione degli oggetti presenti a bordo; diversamente, la parallela disposizione della Convenzione di Ginevra (art. 19) riconosceva agli Stati un semplice potere di cattura, ferma restando la possibilità dell'arresto delle persone e del sequestro dei beni.

Parimenti più pregnante è la responsabilità che sorge in capo allo Stato sequestrante la nave sospettata di pirateria: in particolare, ai sensi dell'art. 106 UNCLOS, essa discende dal sequestro effettuato sulla base di prove insufficienti (e non dalla semplice cattura senza che i sospetti di pirateria siano sufficientemente motivati, art. 20). Del pari più incisive sono le conseguenze che tale condotta comporta: lo Stato risponde di qualunque perdita o danno determinati dal sequestro (laddove la precedente formulazione stabiliva una generica responsabilità *“per le perdite ed i danni derivati dall'operato”*).

Ancora, talune variazioni sono riscontrabili quanto al diritto di visita, di cui all'art. 110 UNCLOS: esso è consentito alla nave da guerra che incrocia in alto mare una nave straniera priva delle immunità previste dagli artt. 95 e 96 – vale a dire navi da guerra e

quelle impiegate esclusivamente per servizi governativi non commerciali⁶² – e che abbia fondati sospetti per sospettare che essa sia impegnata in atti di pirateria⁶³. Segnatamente, detto diritto di visita si esplica nell'esperienza di tutti gli accertamenti⁶⁴ necessari a verificare il diritto della nave a battere la propria bandiera, con possibilità di inviare alla nave sospettata una lancia al comando di un ufficiale; laddove, poi, anche tali accertamenti non consentano di dipanare i sospetti, è consentito di procedere ad ulteriori indagini a bordo, pur nel rispetto di ogni possibile riguardo.

Più precisa è anche l'individuazione delle navi autorizzate ad effettuare i sequestri di cui all'art. 105: trattasi, nel dettaglio, delle navi da guerra, oppure da altri tipi di navi chiaramente contrassegnate e riconoscibili quali mezzi in servizio di Stato, autorizzate a siffatte operazioni⁶⁵.

In particolare, la specifica indicazione delle navi autorizzate ad operare sequestri e visite è da ricollegare a due motivi principali: anzitutto al fatto che, nell'ambito dell'alto mare, vige il principio di libertà, sicché pare opportuno che siano precisamente individuati i limiti entro cui tale principio può essere validamente derogato⁶⁶. In secondo luogo, autorevole dottrina⁶⁷ opportunamente rileva che solo tale categoria di veicoli

⁶² Invece, il diritto di visita riconosciuto dalla Convenzione di Ginevra, all'art. 22, era consentito esclusivamente nei confronti delle navi commerciali straniere.

⁶³ Il diritto di visita non si limita al sospetto del compimento di atti di pirateria, essendo riconosciuto anche laddove i fondati sospetti coinvolgano navi impegnate nella tratta di schiavi, in trasmissioni abusive, ovvero navi prive di nazionalità, o che, seppur battenti straniera o opponenti il rifiuto all'esibizione della sua bandiera, siano della stessa nazionalità della nave da guerra visitante.

⁶⁴ L'art. 22 della Convenzione di Ginevra riconosceva, invece, il solo diritto di esaminare il certificato di autorizzazione a battere bandiera, ferma la possibilità dell'esame a bordo, persistendo il sospetto dopo la verifica dei titoli.

⁶⁵ Invece, la corrispondente disposizione della Convenzione di Ginevra (art. 21) consentiva di procedere alla cattura per pirateria, con termini del tutto generici, alle navi militari o adibite al servizio pubblico ed espressamente a ciò autorizzate.

⁶⁶ U. LEANZA, *Il delitto di pirateria marittima*, cit., 94

⁶⁷ N. RONZITTI, voce *Pirateria (diritto vigente)*, cit., 920

dispone in astratto dei mezzi necessari per porre in essere efficacemente tale attività coercitiva.

Infine, pure il diritto di inseguimento⁶⁸ pare avere un taglio più deciso nella nuova formulazione della Convenzione di Montego Bay (art. 111), potendo essere esercitato solo laddove le competenti autorità dello Stato costiero abbiano fondati motivi di ritenere che la nave straniera abbia violato le leggi e i regolamenti dello Stato stesso⁶⁹.

3. La normativa nazionale: la pirateria per analogia nelle acque territoriali secondo il codice della navigazione.

Come sopra evidenziato, la Convenzione di Montego Bay del 1982 disciplina all'art. 101 il fenomeno della pirateria in alto mare e nei luoghi che non rientrano nella giurisdizione di alcuno Stato, individuando i profili che connotano la c.d. pirateria *iuris gentium*. Pirateria *iuris gentium* che va distinta dalla diversa figura della pirateria per analogia, ricorrente, invece, allorquando difettino i requisiti di cui all'art. 101 UNCLOS, per esser stato commesso il fatto in luogo diverso, ovvero con una condotta differente.

Con riferimento alla seconda delle due ipotesi sopra evidenziate – atti di violenza in mare che non rientrano nella definizione di cui all'art. 101 UNCLOS – basta in tale sede rilevare che non opera il principio della giurisdizione penale universale⁷⁰: talché, operando il diverso principio per cui sussiste la giurisdizione esclusiva dello Stato di bandiera nei confronti delle proprie navi nazionali che si trovano in alto mare, laddove

⁶⁸ Secondo il tenore testuale dell'art. 111 UNCLOS, non vi è alcun riferimento a che in caso di pirateria sussista il diritto di inseguimento: tuttavia esso si può implicitamente ricavare dall'utilizzo dell'ampia formula "*le leggi e i regolamenti dello Stato*", la cui violazione consente l'inseguimento della nave straniera.

⁶⁹ Invece, il disposto dell'art. 23 della Convenzione di Ginevra riteneva sufficienti i meri motivi.

⁷⁰ Ecco perché la pirateria marittima è stata definita dalla Corte permanente di giustizia internazionale, Francia c. Turchia, caso Lotus, come un fenomeno particolare nei suoi aspetti giurisdizionali: cfr. G. BEVILACQUA, *Il problema della repressione del reato di pirateria marittima*, in *Dir. mar.*, 2012, 667.

non vi siano specifici accordi bilaterali o multilaterali tra lo Stato di bandiera e gli Stati terzi, ovvero nel caso di mancato consenso espresso dallo Stato di bandiera, gli Stati terzi non hanno alcuna legittimazione ad intervenire sotto il profilo repressivo-sanzionatorio.

Più rilevante ai fini della presente trattazione è, invece, la riflessione che coinvolge la diversa ipotesi in cui il fenomeno di pirateria si svolga all'interno delle acque territoriali⁷¹, luogo, ove lo ribadiamo, la Convenzione UNCLOS non trova applicazione, e la repressione è riservata, in via esclusiva, allo Stato costiero che su quel mare territoriale esercita la propria sovranità, a prescindere dalla bandiera della nave e della nazionalità dei responsabili⁷². Ne discende un trattamento differenziato, a seconda della legislazione del singolo Stato⁷³.

Il delitto di pirateria, nell'ordinamento italiano, è disciplinato dal codice della navigazione (r.d. 30 marzo 1942, n. 327), nella sezione dedicata ai delitti contro la proprietà della nave, dell'aeromobile e del carico (artt. 1135 e ss. c. nav.)⁷⁴: detta

⁷¹ Il codice della navigazione definisce, all'art. 2, il mare territoriale: "(1) Sono soggetti alla sovranità dello Stato i golfi, i seni e le baie, le cui coste fanno parte del territorio della Repubblica, quando la distanza fra i punti estremi dell'apertura del golfo, del seno o della baia non supera le ventiquattro miglia marine. Se tale distanza è superiore a ventiquattro miglia marine, è soggetta alla sovranità dello Stato la porzione del golfo, del seno o della baia compresa entro la linea retta tirata tra i due punti più foranei distanti tra loro ventiquattro miglia marine. (2) È soggetta altresì alla sovranità dello Stato la zona di mare dell'estensione di dodici miglia marine lungo le coste continentali ed insulari della Repubblica e lungo le linee rette congiungenti i punti estremi indicati nel comma precedente. Tale estensione si misura dalla linea costiera segnata dalla bassa marea. (3) Sono salve le diverse disposizioni che siano stabilite per determinati effetti da leggi o regolamenti ovvero da convenzioni internazionali".

⁷² Gli Stati stranieri potranno, in tal caso, intervenire, solo previo consenso da parte dello Stato costiero: così M. BRIGNARDELLO, *I problemi sollevati dalla pirateria*, cit., 239.

⁷³ M. BRIGNARDELLO, *ibidem*, 240 distingue tra i c.d. Stati forti, vale a dire quelli la cui legislazione prevede un'ampia gamma di reati contro la sicurezza della navigazione con correlate sanzioni stringenti, nonché mezzi navali adeguati a reprimere i fenomeni di pirateria; e Stati deboli, privi di adeguati strumenti di controllo e punitivi, in quanto spesso caratterizzati da instabilità politiche e crisi economiche.

⁷⁴ M. ROSELLA, voce *Pirateria*, in *Dig. pen.*, Torino, 1995, 576, ritiene che le disposizioni afferenti il delitto di pirateria avrebbero potuto trovare più utile collocazione in altra parte del codice della navigazione, vale a dire quella che disciplina i delitti contro la sicurezza della navigazione.

normativa, in particolare, ha abrogato la precedente disciplina dettata dagli artt. 320 e ss. del codice della marina mercantile (r.d. 25 giugno 1865, n. 2360).

L'art. 1135 c. nav., rubricato per l'appunto "Pirateria", dispone che "(1) 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 dieci a venti anni. (2) Per gli altri componenti dell'equipaggio la pena è diminuita in misura non eccedente un terzo; per gli estranei la pena è ridotta fino alla metà".

Prima di soffermarci sull'analisi dettagliata della fattispecie penale, giova effettuare una breve premessa, in ordine alla qualificazione giuridica del reato di pirateria in senso ampio.

La dottrina navigazionista⁷⁵ distingue i reati afferenti la navigazione sotto un duplice profilo: dal punto di vista sistematico, in reati propri (o speciali) ed impropri, a seconda che la fattispecie di rilevanza penale sia o meno prevista in via esclusiva dal codice della navigazione e non trovi, dunque, rispondenza in altra norma incriminatrice prevista dal codice penale; dal punto di vista funzionale, in reati esclusivi e reati comuni, distinzione invece questa che richiama quella tra reati propri e impropri invalsa nella dottrina penalistica tradizionale, laddove per reato proprio si intende quello che può essere commesso solo da quei soggetti che rivestono una determinata qualifica o comunque si trovano in una certa situazione di fatto, e per reato comune quello che può essere posto in essere da chiunque.

⁷⁵ T. PADOVANI, voce *Reati della navigazione*, in *Enc. dir.*, Milano, 1987, 1197; D. GAETA, voce *Proprietà della nave e dell'aeromobile*, in *Enc. dir.*, Milano, 1988, 391; M. ROSELLA, voce *Pirateria*, cit., 584; E. ROMAGNOLI, *I delitti della navigazione: cenni introduttivi al diritto penale marittimo*, in *Trasporti*, 2009, 190; G. TELLARINI, *La pirateria marittima*, cit., 126; F. MORANDI - U. IZZO, *L'acqua: mare, laghi e fiumi – vol. III*, Torino, 2015, 116.

Secondo la definizione fornita dall'art. 1135 c.c., il delitto di pirateria marittima può essere ricondotto alla categoria dei reati speciali ed esclusivi: vediamo perché.

Partendo dalla condotta sanzionata dalla disposizione in esame, la stessa si esplica nel compimento di atti⁷⁶ di depredazione in danno di una nave, quale che sia la sua nazionalità (italiana o straniera), o del carico, ovvero nel porre in essere violenza, a scopo di depredazione, contro una persona imbarcata su una nave nazionale o straniera.

Le condotte penalmente rilevanti sono, pertanto, due: l'una indirizzata alla *res* (nave o carico), l'altra invece alle persone presenti sulla nave altrui.

Appare subito di palese evidenza che l'epicentro della fattispecie incriminatrice, sotto il profilo della condotta rilevante, sia costituito dall'attività di depredazione, che rileva come condotta in senso stretto se indirizzata ad una nave o ad un carico, ovvero come dolo specifico⁷⁷ della condotta di violenza⁷⁸ che si rivolge alle persone a bordo della nave⁷⁹.

⁷⁶ L'utilizzo della locuzione "atti" può essere fuorviante e condurre a ritenere che solo una pluralità di condotte possa integrare l'elemento materiale del reato: invece, P.V. REINOTTI, voce *Proprietà della nave, dell'aeromobile o del carico (delitti contro)*, in *Dig. pen.*, Torino, 1995, 264 precisa che la formula "atti di depredazione" individua il momento consumativo nel momento in cui è compiuto il singolo atto di depredazione, mentre in presenza di una pluralità di atti di depredazione si configurerà un'ipotesi di permanenza nel reato. L'eventuale continuazione nel reato di pirateria, invece, si potrebbe realizzare laddove vi sia una pluralità di oggetti materiali del reato (e dunque di navi depredate).

⁷⁷ Un tanto deriva dall'utilizzo della formula "*a scopo di depredazione*", di cui al secondo periodo dell'art. 1135 c. nav.

⁷⁸ Nella dottrina penalistica, si suole definire la violenza come impiego di energia fisica rivolta verso una persona o una cosa (c.d. violenza propria), ovvero come comportamento che pone la vittima in una condizione di incapacità di autodeterminarsi liberamente (c.d. violenza impropria). Essendo specifico il riferimento alla violenza, va esclusa la rilevanza della condotta di minaccia.

⁷⁹ La rilevanza della distinzione tra depredazione come condotta di per sé rilevante, e depredazione quale dolo specifico che accompagna la condotta di violenza, si appalesa in punto di punibilità dell'agente: mentre nel primo caso, l'agente sarà punito se abbia posto in essere la specifica condotta di depredazione, nel secondo caso sarà sufficiente che egli abbia commesso un'attività sussumibile nella categoria della violenza, anche e seppur il soggetto attivo abbia volontariamente desistito dagli atti di depredazione. Peraltro, parte della dottrina sostiene un'interpretazione in senso lato, comprensiva anche della violenza in danno della nave, del carico, o di altri beni ivi presenti: così M. ROSELLA, voce *Pirateria*, cit., 113; F.M. TORRESI, *La pirateria nel XXI secolo*, cit., 602.

Trattandosi, tuttavia, di una locuzione non appartenente al comune lessico penale, essa richiede di essere definita con maggior precisione: secondo quanto specificato da attenta dottrina⁸⁰, la depredazione può essere identificata in quegli atti di privazione che si rivolgono verso beni altrui, e sono diretti ad assicurare a sé o a terzi un ingiusto⁸¹ profitto⁸². Ne consegue che, a differenza della disciplina prevista dalla Convenzione di Montego Bay, l'*animus furandi* costituisce, nell'ambito dell'ordinamento nazionale, elemento essenziale del reato di pirateria⁸³: sicché l'eventuale atto di depredazione posto in essere per esclusivi fini personali rimane privo di rilevanza nelle intenzioni del legislatore nazionale. Così come non rileva che l'attività di depredazione rivolta ai beni sia posta in essere mediante violenza o minaccia⁸⁴.

Sotto il profilo dei soggetti attivi del reato, l'art. 1135 c. nav. sanziona diversamente il comandante⁸⁵ e l'ufficiale⁸⁶ della nave, rispetto ai meri componenti dell'equipaggio e agli estranei: e ciò, atteso che appare evidente la minor responsabilità dell'equipaggio, e quella ancor più lieve degli eventuali estranei, rispetto a chi invece è preposto alla conduzione della navigazione.

⁸⁰ G. TELLARINI, *La pirateria marittima*, cit., 133.

⁸¹ Alla definizione fornita da G. TELLARINI, *ibidem*, 133, pare infatti opportuno aggiungere l'ulteriore requisito dell'ingiustizia del profitto: in difetto mal si comprende la riconducibilità del delitto di pirateria all'ampia categoria dei *delicta juris gentium*.

⁸² Dette singole attività potrebbero in astratto essere sussumibili all'interno di altre fattispecie penali disciplinate dal codice penale, quali il furto, la rapina, l'estorsione, il sequestro: in forza del principio di specialità, tuttavia, se tali atti rivestono i caratteri indicati nell'art. 1135 c. nav., è a questa disposizione che si dovrà far riferimento a fini repressivo-sanzionatori.

⁸³ M. BRIGNARDELLO, *Nozione di pirateria marittima e sue implicazioni*, cit., 232; G. TELLARINI, *ibidem*, 136.; U. LEANZA, *Il delitto di pirateria marittima*, cit., 100.

⁸⁴ Fermo, beninteso, che laddove la condotta di depredazione sia posta in essere mediante violenza o minaccia, di diverso rilievo saranno le conseguenze risarcitorie, in quanto rapportate al differente tenore del bene giuridico protetto.

⁸⁵ Per individuare nel concreto la figura del comandante, dovrà farsi riferimento alle disposizioni nazionali che indicano i relativi requisiti: indi, quanto alla disciplina del codice della navigazione, soccorre il capo IV, del libro II, titolo III, proprio dedicato al comandante della nave (artt. 292, 315).

⁸⁶ G. TELLARINI, *ibidem*, 130, ritiene irrilevante il ruolo o il grado dell'ufficiale.

I dubbi maggiormente rilevanti sotto il profilo del soggetto agente coinvolgono proprio la categoria dei c.d. "estranei": la dottrina si è, infatti, interrogata se tale locuzione vada estesa sino a ricomprendere i soggetti non imbarcati sulla nave, ovvero se, ritenuto operante il criterio delle due navi, debba limitarsi la repressione delle persone imbarcate sulla nave pirata⁸⁷; è prevalsa la seconda accezione⁸⁸, sulla scorta della considerazione che, disciplinando l'art. 1135 c. nav. un'attività criminosa che si svolge, nel piano spaziale, su una nave, anche i soggetti partecipanti devono essere ivi collocati⁸⁹.

Ed ancora, sotto il profilo dei soggetti, va precisato che la disposizione *de qua*, così come formulata, contempla non già il caso del concorso dell'equipaggio o degli estranei nel reato proprio commesso, ex art. 1135, comma 1, c. nav., dal comandante o dall'ufficiale⁹⁰, bensì la diversa ipotesi dell'atto di depredazione compiuto in via autonoma dall'equipaggio o dagli estranei⁹¹.

Rimanendo nell'ambito dei soggetti, giova soffermarsi brevemente sul soggetto passivo del delitto di pirateria, e dunque sulla persona offesa del reato, che varia a seconda che gli atti di depredazione siano rivolti esclusivamente sulla nave, ovvero sul carico, oppure ancora sulle persone ivi imbarcate: nel primo caso, infatti, è evidente che

⁸⁷ Tipico è l'esempio dei passeggeri.

⁸⁸ P.V. REINOTTI, voce *Proprietà della nave, dell'aeromobile o del carico (delitti contro)*, cit., 262; G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, Milano, 1999, 786; F.M. TORRESI, *La pirateria nel XXI secolo*, cit., 602.

⁸⁹ Laddove, poi, la condotta sia posta in essere dall'equipaggio o dalle persone imbarcate proprio sulla nave attaccata, si realizzerà il diverso reato di cui all'art. 1138 c. nav. (Impossessamento della nave o dell'aeromobile), che recita: "(1) I componenti dell'equipaggio di una nave o di un aeromobile, i quali se ne impossessano, sono puniti: 1. con la reclusione da dieci a venti anni, se il fatto è commesso mediante violenza o minaccia in danno del comandante, degli ufficiali della nave o dei graduati dell'aeromobile; 2. con la reclusione da tre a dodici anni, se il fatto è commesso clandestinamente o con mezzi fraudolenti. (2) Per i promotori o per i capi la pena è aumentata fino a un terzo. (3) Se il fatto è commesso da persona estranea all'equipaggio, le pene sono ridotte di un terzo".

⁹⁰ In tal caso, l'equipaggio e gli estranei sarebbero punibili direttamente ai sensi del comma primo, purché, nel rispetto dei principi penalistici, essi siano a conoscenza della qualifica soggettiva rivestita dagli autori del reato.

⁹¹ Così P.V. REINOTTI, *ibidem*, 262; G. TELLARINI, *Il delitto di pirateria marittima*, cit., 132.

*Evoluzione storico-giuridica: la pirateria marittima
dalle origini ad oggi.*

la persona offesa vada identificata con l'armatore, ovvero con il proprietario della nave, oltre che magari dell'assicuratore del bene nave, come in seguito approfondiremo; nella seconda ipotesi sopra formulata, invece, offeso dal delitto sarà il proprietario del carico o dei beni depredati, oltre che ogni altro interessato al carico medesimo; infine, laddove la condotta sia rivolta sulle persone, sono le stesse che dovranno essere qualificate come persone offese del reato. Peraltro, attenta dottrina ha precisato che, essendo gli atti di depredazione rivolti alla generalità dei consociati dell'ordinamento giuridico dello Stato di bandiera della nave depredata, anche tale Stato potrà essere qualificato come soggetto passivo⁹²: un tanto, a ben vedere, riprende la concezione che la pirateria costituisca fenomeno criminale internazionale contro l'umanità, e in quanto tale, vada universalmente combattuto.

Come sopra si è già avuto modo di evidenziare, il delitto di pirateria, così come configurato dall'ordinamento nazionale, risulta connotato da un *quid pluris* rispetto alla definizione fornita dall'art. 101 UNCLOS: tale elemento ulteriore è ravvisabile nel c.d. *animus furandi*, ossia nell'intento di depredare a fini patrimoniali; sicché la relativa accezione è per un verso più ristretta, rispetto a quella convenzionale, ove rilevano anche i meri fini di rappsaglia o personali.

Inoltre, l'ampiezza del reato di pirateria nella formulazione del codice della navigazione è ulteriormente ridotta, dal momento che la Convenzione di Montego Bay include nella nozione di pirateria anche gli atti di violenza compiuti a mezzo aeromobile, circostanza questa del tutto assente nella disposizione di cui all'art. 1135 c. nav.⁹³

⁹² G. TELLARINI, *La pirateria marittima*, cit., 136.

⁹³ Con ogni probabilità un tanto discende dal fatto che, allorché il codice della navigazione è stato promulgato, poca rilevanza aveva il trasporto aereo, e ancora meno sentito era il problema delle condotte di pirateria perpetrate per mezzo dell'aeromobile. Il legislatore nazionale è intervenuto a colmare parte del vuoto normativo con la l. 10 maggio 1976, n. 342, che ha introdotto una specifica regolamentazione per i fatti di dirottamento che hanno come oggetto materiale l'aeromobile (impropriamente indicati come pirateria aerea).

Ancora, si consideri che in ambito internazionale, la Convenzione di Montego Bay consente di far fronte anche a quelle condotte illecite che si esplicano ai danni di persone o beni situati in territori non sottoposti alla giurisdizione di nessuno, e dunque, evidentemente, non a bordo di una seconda nave; invece, il legislatore nazionale assegna al criterio delle due navi una pregnanza tale da escludere la rilevanza degli atti di depredazione compiuti nei confronti di persone o cose non imbarcate su una data nave.

Dall'altro lato, invece, l'ambito di applicazione dell'art. 1135 c. nav. appare più esteso, rispetto al disposto convenzionale, per quel che concerne il profilo spaziale: manca, infatti, una definizione in merito al luogo ove il delitto di pirateria può essere compiuto⁹⁴. Un tanto consente, in deroga ai criteri indicati nell'art. 1080 c. nav.⁹⁵, di perseguire secondo la legislazione nazionale sia l'atto di pirateria compiuto nelle acque territoriali, sia quello posto in essere in alto mare. E ciò a prescindere dalla nazionalità del soggetto attivo. In aggiunta, si consideri che, in virtù del principio dell'universalità della giurisdizione, la disciplina del codice della navigazione trova applicazione anche laddove gli atti illeciti siano commessi all'estero da stranieri al servizio di nave straniera, in danno di nave nazionale e dell'equipaggio⁹⁶.

⁹⁴ Osserva N. RONZITTI, voce *Pirateria (diritto vigente)*, cit., 928, che tale definizione fu volontariamente lasciata senza precisazione dal legislatore nazionale; la Relazione al Re sul codice della navigazione, infatti, precisa: "non ho ritenuto opportuno di porre come elemento costitutivo della pirateria il fatto di essere commessa in un luogo che si trovi fuori dalla giurisdizione esclusiva di un determinato Stato. Questo problema di carattere internazionale non poteva essere risolto in questa sede, dovendo essere oggetto di quella elaborazione di un diritto penale internazionale e, in specie, delle norme dirette a punire i c.d. delicta juris gentium, che può essere raffigurato attraverso convenzioni internazionali ed altri strumenti analoghi".

⁹⁵ L'art. 1080 c. nav. prevede l'applicabilità della legge nazionale in relazione ai fatti di reato previsti dal codice della navigazione, commessi in territorio estero dal cittadino o dallo straniero al servizio di una nave o di un aeromobile nazionale; le disposizioni penali di cui al codice della navigazione, in linea generale, non possono invece trovare applicazione nei confronti dei componenti dell'equipaggio o dei passeggeri di nave o di aeromobile stranieri, salvo sia diversamente stabilito: deroga che proprio opera in materia di pirateria.

⁹⁶ M. ROSELLA, voce *Pirateria*, cit., 586; F. ANTOLISEI, *Manuale di diritto penale – Parte generale*, Milano, 2003, 105; G. TELLARINI, *La pirateria marittima*, cit., 141.

La *ratio* sottesa ad una tale diversità di approccio pare poter essere individuata nei differenti obiettivi perseguiti a livello nazionale ed internazionale: il legislatore interno, infatti, ha come precipuo interesse la tutela dei cittadini, e la regolazione dei rapporti giuridici tra di essi intercorrenti; invece, la comunità internazionale persegue come primario obiettivo la garanzia della sicurezza della navigazione e dei traffici commerciali internazionali, nel rispetto del principio di sovranità nazionale.

Sulla scorta della assoluta importanza assegnata al principio di sicurezza della e nella navigazione, il legislatore nazionale, accanto alla fattispecie regolata dall'art. 1135 c. nav., si è preoccupato di introdurre nell'ordinamento il delitto di pirateria presunta: l'art. 1136 c. nav., rubricato "Nave sospetta di pirateria" dispone, segnatamente, che "(1) *Il comandante o l'ufficiale di nave nazionale o straniera, fornita abusivamente di armi, che naviga senza essere munita delle carte di bordo, è punito con la reclusione da cinque a dieci anni. (2) Si applica il secondo comma dell'articolo precedente*".

Si tratta, a ben vedere, di una disposizione che può essere collocata su un piano parallelo rispetto alla fattispecie incriminatrice prevista dall'art. 101, lett. b, UNCLOS, in quanto relativa a condotte prodromiche alla perpetrazione di atti di pirateria⁹⁷: la norma, infatti, sanziona il comandante o l'ufficiale, nonché l'equipaggio e gli estranei in forza del richiamo all'art. 1135, comma 2, c. nav., che imbarchino sulla nave armi senza autorizzazione, e che navighino privi dei documenti di bordo ex art. 169 c. nav.⁹⁸; la concorrenza di tali due circostanze consente, infatti, di presumere che i soggetti a bordo abbiano l'intenzione di commettere il reato di pirateria⁹⁹. Presunzione che, tuttavia, non

⁹⁷ La fattispecie di cui all'art. 1136 c. nav. è sussumibile nella categoria dei delitti di attentato, a consumazione anticipata: G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, cit., 788.

⁹⁸ Si tratta, per le navi maggiori, dell'atto di nazionalità e del ruolo di equipaggio, e per le navi minori e i galleggianti, della licenza; oltre alle predette carte di bordo, le navi maggiori devono altresì avere a bordo il certificato di stazza, il certificato di classe o quello di navigabilità, i certificati di bordo libero e di galleggiabilità, i certificati di visita, i documenti doganali e sanitari, il giornale nautico. A ciò si aggiungono gli eventuali ulteriori documenti prescritti dal codice della navigazione, da leggi e da regolamenti.

⁹⁹ Ecco perché si suole parlare di pirateria presunta.

è di per sé sufficiente, atteso che il Giudice dovrà nel concreto accertare che la nave sia destinata ed armata espressamente per il compimento di azioni di pirateria¹⁰⁰: un tanto pare rispondere all'esigenza di tutela del principio di legalità, cardine dell'intero ordinamento penale.

Ferme le precisazioni sull'ambito di applicazione della disciplina navigazionista sopra effettuate, anche in relazione all'art. 1136 c. nav., quel che rileva ora è valutare se, a seguito dell'avvenuta ratifica da parte dell'Italia della Convenzione di Ginevra prima, e della Convenzione di Montego Bay successivamente, possa emergere un qualche problema di coordinamento tra disciplina nazionale ed internazionale.

La risposta, pressoché scontata, è in termini positivi. Tanto è vero che altri ordinamenti hanno provveduto ad una riformulazione della disciplina nazionale, maggiormente aderente alle novità introdotte in ambito internazionale: è il caso, ad esempio, dell'ordinamento spagnolo, ove la l. organica del 22 giugno 2010 n. 5 ha introdotto nel *Código penal de España*, l'art. 616 *ter*¹⁰¹, che sanziona per aver commesso il delitto di pirateria chiunque, ponendo in essere violenza, intimidazione o inganno, si impossessa, arreca danno o distrugge un velivolo, una nave, o altro tipo di imbarcazione o piattaforma in mare, oppure attenta alle persone, al carico o ai beni che si trovano a bordo degli stessi; nonché l'art. 616 *quater*¹⁰², che reprime le condotte di resistenza e

¹⁰⁰ G. TELLARINI, *La pirateria marittima*, cit., 139, osserva che depone a favore di tale interpretazione la Relazione al Re sul codice della navigazione, che dispone che la nave deve risultare destinata ed armata espressamente per il compimento di azioni di pirateria ex art. 1135 c. nav.; in difetto i soggetti saranno puniti a titolo diverso per le eventuali diverse condotte costituenti reato commesse. Ancora, M. ROSELLA, voce *Pirateria*, cit., 586, rileva opportunamente che l'abusiva detenzione di armi potrebbe non essere un indice inequivoco della destinazione della nave a atti di pirateria, in quanto potrebbe trattarsi, ad esempio, di una diversa attività di contrabbando, o di traffico illecito di armi

¹⁰¹ Art. 616 *ter* – (1) El que con violencia, intimidación o engaño, se apodere, dañe o destruya una aeronave, buque u otro tipo de embarcación o plataforma en el mar, o bien atente contra las personas, cargamento o bienes que se hallaren a bordo de las mismas, será castigado como reo del delito de piratería con la pena de prisión de diez a quince años. (2) En todo caso, la pena prevista en este artículo se impondrá sin perjuicio de las que correspondan por los delitos cometidos.

¹⁰² Art. 616 *quater* – (1) El que con ocasión de la prevención o persecución de los hechos previstos en el artículo anterior, se resistiere o desobedeciere a un buque de guerra o aeronave militar u otro buque o

disobbedienza a ordini statali, in occasione della prevenzione o persecuzione delle condotte di pirateria.

Parimenti in Francia, è stata promulgata la legge *“relative à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'Etat en mer”*, che ha rafforzato il regime sanzionatorio del delitto di pirateria marittima, in riforma della precedente disciplina del 1994, ed in conformità alle disposizioni di cui alla Convenzione di Montego Bay¹⁰³.

Autorevole dottrina¹⁰⁴ ritiene che l'ordine di esecuzione della Convenzione di Ginevra – ma tale ragionamento può di certo essere esteso anche alla successiva Convenzione di Montego Bay – non importi *sic et simpliciter* abrogazione delle norme incriminatrici che reprimono atti non configurabili come pirateria alla stregua delle convenzioni internazionali: infatti, ogni singolo Stato firmatario può ampliare l'ambito di applicazione del delitto di pirateria, reprimendo, come pirateschi, gli atti di depredazione compiuti nelle proprie acque territoriali.

Altra è, invece, la questione delle fattispecie incriminatrici previste dalla normativa convenzionale, ma non corrispondenti ad altrettanta norma sanzionatoria interna¹⁰⁵: ivi si pone il problema di stabilire se le condotte che rientrano nell'alveo della fattispecie convenzionale, ma che non corrispondono ad una fattispecie prevista altresì dal codice della navigazione, possano essere sanzionate ai sensi della normativa interna. Ebbene,

aeronave que lleve signos claros y sea identificable como buque o aeronave al servicio del Estado español y esté autorizado a tal fin, será castigado con la pena de prisión de uno a tres años. (2) Si en la conducta anterior se empleare fuerza o violencia se impondrá la pena de diez a quince años de prisión. (3) En todo caso, las penas previstas en este artículo se impondrán sin perjuicio de las que correspondan por los delitos cometidos.

¹⁰³ Emblematico è l'art. 1 della legge di riforma, che dispone la modifica del titolo primo, dedicato alla lotta contro la pirateria marittima, nei termini seguenti: *“Art. 1er.-I. — Le présent titre s'applique aux actes de piraterie au sens de la convention des Nations unies sur le droit de la mer signée à Montego Bay le 10 décembre 1982, commis: 1) en haute mer ; 2) dans les espaces maritimes ne relevant la juridiction d'aucun Etat ; 3) lorsque le droit international l'autorise, dans les eaux territoriales d'un Etat”*.

¹⁰⁴ N. RONZITTI, voce *Pirateria (diritto vigente)*, cit., 929.

¹⁰⁵ N. RONZITTI, *ibidem*, 929 porta l'esempio dei semplici atti di violenza o detenzione commessi senza *animus furandi*.

è principio acquisito che le norme internazionali a carattere repressivo, ma non dotate di contestuale sanzione, non possano essere direttamente applicate nell'ordinamento interno, ossia a prescindere dalla normativa interna di attuazione ed esecuzione (c.d. norme non *self executing*): eppure, va aggiunto che, laddove esse siano sufficientemente analitiche nel descrivere il comportamento costituente reato, possono servirsi della normativa interna, a meri fini sanzionatori, e dunque per stabilire la pena da irrogare nel concreto. Sicché l'organo giudicante potrà far propria la normativa internazionale nella determinazione della condotta e, quindi, applicare la disciplina sanzionatoria nazionale, desunta dagli artt. 1135 e ss. c. nav.¹⁰⁶

Le considerazioni sopra effettuate paiono confermare, pertanto, che la tendenza, a livello sia nazionale sia internazionale, sia quella di estendere strumenti tendenzialmente idonei a garantire *tout court* la sicurezza della navigazione, e a reprimere in ogni dove le condotte costituenti atti di pirateria: nel concreto, però, così non è. Infatti, la sempre maggior scaltrezza dei pirati ha imposto l'adozione di nuovi strumenti di contrasto, che andiamo di seguito ad esplicitare.

4. La pirateria marittima moderna e le misure di repressione.

4.1. Eventi recenti e modus operandi dei pirati moderni.

Ritenere che la pirateria costituisca oggi un fenomeno debellato e risalente, per l'appunto, all'epoca dei corsari o dei bucanieri, è considerazione questa del tutto errata.

¹⁰⁶ G. REALE, *La pirateria marittima*, cit., 72 osserva che "è possibile ritenere che la ratifica da parte dell'Italia delle convenzioni internazionali (...) abbia ampliato la sfera di operatività della disposizione contenuta nel codice della navigazione, che può esser letta e ricostruita, quanto all'individuazione delle condotte illecite, alla luce della reciproca integrazione fra l'art. 1135 c. nav. e l'art. 101 della Convenzione di Montego Bay (in precedenza l'art. 15 della Convenzione di Ginevra)".

*Evoluzione storico-giuridica: la pirateria marittima
dalle origini ad oggi.*

È certo che i pirati di oggi presentino caratteri del tutto diversi da quelli propri dei pirati delle epoche antiche, eppure non si può negare che essi continuino ad operare e ad infestare i mari, compromettendo la sicurezza dei traffici commerciali¹⁰⁷.

A sostegno di tale affermazione, depongono i recenti episodi di pirateria marittima occorsi: ci soffermeremo brevemente solo su taluni di essi, ben consapevoli che, drammaticamente, gli attacchi perpetrati dai pirati negli ultimi decenni sono molti di più.

Il 25 settembre 2008, mentre si trovava al largo delle coste somale, veniva sequestrata dai pirati la nave mercantile ucraina "Faina", battente bandiera del Belize, la quale trasportava a bordo decine di carri armati T-7, nonché altre armi pesanti, ed era ufficialmente diretta al porto di Mombasa¹⁰⁸: a distanza di oltre quattro mesi, il 5 febbraio 2009, la nave veniva rilasciata, verso pagamento di un riscatto pari a circa tre milioni di dollari.

Il 15 novembre 2008, a 450 miglia a sud-est di Mombasa, veniva presa d'assalto dai pirati la petroliera saudita "Sirius Star"¹⁰⁹, con a bordo un carico di greggio pari a circa a

¹⁰⁷ A. MERIGGIOLI, *Il ritorno dei pirati – navigazione e pirateria moderna*, Genova, 2005, 37, osserva che "Dei 176 atti di pirateria che si sono verificati nel 1996, L'international Maritime Bureau's Piracy Center ne ha segnalato 53 nelle acque indonesiane (33 nel 1995 e 22 nel 1994). Al secondo gradino di questa classifica negativa segue a distanza la Thailandia con 13 abbordaggi (4 nel 1995) e al terzo posto il Brasile con 10 (17 nel 1995 e 7 nel 1994). (...) Nel 2001 l'ufficio IMB ha registrato 335 abbordaggi con 21 perdite umane ed il sequestro di 16 navi e 210 ostaggi. (...) Nel 2002 sono stati riportati dall'IMB ben 103 abbordaggi nelle sole acque dell'Indonesia, 32 in quelle del Bangladesh, 18 in quelle dell'India, 18 in quelle della Nigeria e 18 in quelle della Malesia (...)". A. TAJANI, *Il contrasto alla pirateria marittima: l'impegno delle istituzioni comunitarie e internazionali*, in *Nuove piraterie e ordinamenti giuridici interni ed internazionali* (a cura di A. URICCHIO), Bari, 2011, 22 precisa che "Anche se nel quadriennio 2003-2006 su scala globale si è potuto constatare una flessione del numero degli attacchi, già il 2007 aveva visto un preoccupante incremento del numero di questi crimini pari al 17%. Nel 2008 il fenomeno si è ulteriormente acuito (...). Infatti, nel Golfo di Aden e nell'Oceano Indiano occidentale nel 2008 il numero degli attacchi si è praticamente raddoppiato rispetto al 2007. Ancora più allarmante è il trend del primo trimestre del 2009 durante il quale il numero degli incidenti riportato si è quasi decuplicato rispetto allo stesso periodo del 2008 e durante il quale alcuni attacchi sono stati portati a distanze prima inimmaginabili".

¹⁰⁸ Anche la stampa nazionale ha dato rilievo all'episodio: si veda, in particolare, il sito web del quotidiano "Repubblica", www.repubblica.it/2008/09/sezioni/esteri/pirati-tank/pirati-tank/pirati-tank.html?refresh_ce

¹⁰⁹ Tale sequestro è stato etichettato dalla stampa nazionale ed internazionale, oltre che dalla dottrina (cfr. G. REALE, *La pirateria marittima: evoluzione del fenomeno criminale ed efficacia attuale degli strumenti*

due milioni di barili, per un valore di circa 185 milioni di dollari, e diretta ai Caraibi¹¹⁰; dopo 55 giorni di trattative, i pirati procedevano alla liberazione della nave dopo aver percepito un prezzo di riscatto di tre milioni di dollari¹¹¹.

Il 5 maggio 2010, veniva assalita e sequestrata all'interno del Golfo di Aden, la petroliera russa "Università di Mosca", diretta dal Sudan alla Cina, con a bordo un carico di circa 86 mila tonnellate di petrolio grezzo, per un valore stimato di 52 milioni di dollari: la liberazione avveniva solo ventiquattrore dopo la cattura, grazie all'azione delle forze speciali russe¹¹².

Per quel che concerne, poi, nel dettaglio, gli episodi di pirateria che hanno visto coinvolte navi italiane, rappresentiamo quanto segue.

L'11 aprile 2009, il rimorchiatore "Buccaneer", battente bandiera italiana, di proprietà della società ravennate "Micoperi Marine Contractors", veniva sequestrato da un gruppo di pirati, mentre navigava a sessanta miglia dal golfo di Aden, nel tratto di mare tra Somalia e lo Yemen, trainando due chiatte vuote: a bordo viaggiavano sedici marinai, di cui dieci italiani, cinque romeni e un croato, che dopo quasi quattro mesi di prigionia, il 9 agosto 2009, venivano rilasciati¹¹³.

di contrasto disponibili, cit. 28) come uno dei sequestri più eclatanti ed audaci della storia della pirateria marittima mondiale.

¹¹⁰ Riporta <http://www.repubblica.it/2008/11/sezioni/esteri/pirati-nave/restituita-sirius/restituita-sirius.html> che si era trattato di una "azione audace e imprevedibile (...): quattro potenti motoscafi dei bucanieri del Corno d'Africa avevano circondato e poi assaltato questo bestione del mare, lungo 330 metri e con un carico di due milioni di barili di greggio".

¹¹¹ Peraltro, la richiesta originaria era di trenta milioni di euro.

¹¹² http://www.corriere.it/esteri/10_maggio_06/petroliera-russa-dragosei_3e1c2386-5935-11df-ace4-00144f02aabe.shtml

¹¹³ È controverso se la liberazione del rimorchiatore e dell'equipaggio sia avvenuta verso pagamento di una somma a titolo di riscatto: infatti, le autorità italiane hanno categoricamente smentito la circostanza, mentre i pirati hanno invece dichiarato di aver ricevuto una somma di quattro milioni di dollari.

Riuscivano, invece, a sfuggire agli assalti dei pirati, la nave mercantile italiana "Jolly Smeraldo"¹¹⁴, mentre navigava a circa trecento miglia a sud-est di Mogadiscio nell'aprile 2009, nonché la nave battente bandiera italiana "Neverland"¹¹⁵, proveniente dal Mar Rosso e diretta in India, nel maggio dello stesso anno.

Non volendo limitare l'analisi agli attacchi perpetrati ai danni delle navi mercantili, il 25 aprile 2009, mentre si trovava ad un giorno di navigazione a nord delle isole Seychelles, innanzi alle coste somale, veniva presa d'assalto dai pirati la nave da crociera Melody, della compagnia italiana MSC Crociere: fortunatamente¹¹⁶, l'attacco veniva respinto, grazie alla proficue manovre messe in atto dal comandante e dal personale a bordo¹¹⁷.

Questa breve carrellata di recenti episodi pirateria marittima è funzionale ad una ulteriore valutazione: con quali modalità operano i pirati moderni?

I pirati moderni possono essere distinti in tre categorie¹¹⁸, delle quali, a ben vedere, la terza è quella che maggiormente rileva ai fini del presente discorso: a) i pirati dilettanti, che perpetrano i loro attacchi servendosi di bastoni o coltelli, ed il cui obiettivo, di norma, è il contenuto della cassaforte della nave; b) i pirati organizzati in bande, la cui azione, attuata per mezzo di pistole, mitra e granate, è diretta alla depredazione dei valori dell'equipaggio e del carico; c) i pirati professionali, altamente

¹¹⁴ L'attacco fu respinto grazie alle manovre diversive attuate dall'equipaggio della "Jolly Smeraldo" e all'apertura degli idranti.

¹¹⁵ Il sequestro fu evitato per l'intervento della fregata della Marina militare italiana, la quale non si trovava lontano al luogo dell'attacco e, ricevuto il segnale di soccorso della "Neverland", dapprima inviava un elicottero armato, e quindi si avvicinava alla zona d'attacco: i pirati rinunciavano all'assalto, senza che fosse necessario un conflitto a fuoco.

¹¹⁶ A bordo si trovavano, infatti, 991 passeggeri e 536 membri dell'equipaggio, tra i quali 134 italiani.

¹¹⁷ G. REALE, *La pirateria marittima*, cit., 29, descrive le modalità mediante le quali l'attacco fu respinto: "l'attacco sferrato dai pirati (...) falliva grazie alle efficaci manovre diverse anti-abbordaggio, condotte in parte anche a luci spente, ordinate dal comandante della nave ed all'intervento del personale della security presente a bordo che rispondeva al fuoco ed utilizzava il getto d'acqua proveniente dagli idranti anti-incendio".

¹¹⁸ A. MERIGGIOLI, *Il ritorno dei pirati – navigazione e pirateria moderna*, cit., 19.

organizzati ed equipaggiati, che puntano al sequestro della nave attaccata, al fine di conseguire cospicui riscatti per la liberazione, senza particolari remore nei confronti dell'equipaggio che si trova a bordo, considerato mero accessorio della nave sequestrata¹¹⁹; spesso le loro azioni prevedono l'utilizzo di natanti di piccole dimensioni per gli assalti veri e propri, e la collaborazione di navi-madre, le quali sostano in prossimità¹²⁰, o comunque nelle acque territoriali degli Stati c.d. amici, che garantiscono un rifugio sicuro. Indi, una volta attuato il sequestro, si inserisce l'attività di abili mediatori, al fine di stabilire al rialzo il *quantum* del riscatto e di determinare le più idonee modalità di versamento del denaro.

Peraltro, le concrete modalità di azione dei pirati moderni variano a seconda del luogo ove operano¹²¹: così, in Somalia, i pirati sono efficacemente organizzati, utilizzano strumenti tecnologici all'avanguardia¹²², e si servono dell'ausilio di navi-madre¹²³, utilizzate quali basi logistiche, per condurre attacchi sino a 600 miglia dalla costa somala; non praticano violenze gratuite, ma si limitano a trarre da tale attività illecita un'ideale fonte di sostentamento¹²⁴. Diversamente, in Indonesia, i pirati sono per lo più pescatori, ex militari o giovani in cerca di facile guadagno che attaccano in modo disorganizzato,

¹¹⁹ R. MORGANTE, *Pirateria marittima, coperture assicurative e misure di prevenzione*, 2014, consultabile nel sito web www.ania.it, 66.

¹²⁰ Questo è, probabilmente, ciò che è avvenuto nell'assalto alla nave da crociera "Melody", avendo i pirati attaccato in pieno oceano a bordo di un gommone di modeste dimensioni.

¹²¹ N. CARNIMEO, *La pirateria nei mari: un'analisi geopolitica*, in *Nuove piraterie e ordinamenti giuridici interni ed internazionali* (a cura di A. URICCHIO), cit., 114

¹²² Quali l'*Automatic Identification System* (AIS), sistema automatico di tracciamento dati, che consente la trasmissione dei dati della nave attraverso un sistema di 'very high frequency' predefinito: tali dati possono così essere ricevuti e visualizzati con l'ausilio di un sistema informatico.

¹²³ Spesso si tratta di unità da pesca a loro volta sequestrate ai pescatori locali: M. AVINO, *La pirateria marittima – Analisi geopolitica ed osservazione degli effetti*, in *Intel Analysis on Global Terrorism*, 2009, consultabile nel sito web http://digilander.libero.it/micheleavino/files/la_pirateria_marittima.pdf.

¹²⁴ L'atto piratesco consente, infatti, di conseguire un guadagno medio di diecimila dollari, laddove il reddito annuo medio di un cittadino somale è pari a 650 dollari: così M. AVINO, *ibidem*, cit.

con spranghe e coltelli, al fine di razziare i beni di valore che si trovano a bordo. Ancora differenti sono i tratti che presenta la pirateria nello Stretto di Malacca, sostanzialmente controllata dalle mafie asiatiche, che depredano, per mezzo di bande organizzate *ad hoc* commissionate, le navi che ivi transitano con a bordo carichi facilmente alienabili, come alluminio o carburante, e, dopo averne alterato l'aspetto ed i documenti di bordo, le fanno ripartire, abbandonando o uccidendo l'equipaggio¹²⁵.

4.2. Problemi discendenti dall'applicazione delle convenzioni internazionali.

A fronte di tale evoluzione del fenomeno della pirateria, gli strumenti europei ed internazionali vigenti – tra cui, a ben vedere, un ruolo di primaria importanza riveste ancora la Convenzione di Montego Bay – si sono rivelati parzialmente insufficienti¹²⁶. Scrivo parzialmente perché è indubbio che la Convenzione di Montego Bay, come sopra già evidenziato, abbia attribuito in capo agli Stati firmatari ampi poteri diretti a reprimere il fenomeno della pirateria; tuttavia, in relazione a questi stessi poteri, sono emerse nella prassi svariate problematiche¹²⁷.

Una prima tipologia di problemi afferisce alle pregnanza che la Convenzione di Montego Bay attribuisce alle azioni statali dirette a fronteggiare il fenomeno della pirateria: come sopra già opportunamente rilevato, l'art. 100 UNCLOS dispone che gli Stati firmatari debbano porre in essere la massima collaborazione per reprimere gli atti di pirateria; eppure, non prevedendo correlativamente una sanzione per lo Stato che non ponga in essere detta massima collaborazione, non si può ritenere che sussista un vero e proprio obbligo di perseguire penalmente i pirati. Ciò potrebbe già bastare a confermare l'insufficienza della normativa internazionale. Ma vi è di più.

¹²⁵ Poiché la nave assaltata, di fatto, sparisce, si parla di navi fantasma, o *ghost ships*.

¹²⁶ G. REALE, *La pirateria del XXI secolo*, cit., 737.

¹²⁷ M. BRIGNARDELLO, *I problemi sollevati dalla pirateria*, cit., 6.

Si badi, infatti, che, sotto il profilo dell'ambito di applicazione dei poteri di intervento riconosciuti agli Stati firmatari della Convenzione di Montego Bay nella lotta alla pirateria, gli Stati possono agire, se e nei limiti in cui l'attacco dei pirati presenti tutti quei caratteri propri della pirateria *iuris gentium*, ed avvenga, in particolare, in alto mare; cosicché l'eventuale inseguimento iniziato in alto mare dovrà interrompersi, allorquando la nave pirata giunga nelle acque territoriali di uno Stato, salva l'autorizzazione espressa da quest'ultimo. Autorizzazione che, salva la sussistenza di preventivi accordi bilaterali, potrebbe tardare nel pervenire¹²⁸, con le evidenti conseguenze pregiudizievoli del caso, prima fra tutte la definitiva fuga dei pirati.

Ecco allora la tendenza dei pirati ad agire in prossimità delle acque territoriali di quegli Stati incapaci di fronteggiare i fenomeni di pirateria¹²⁹, vuoi per l'assenza di adeguata normativa interna idonea a reprimere gli atti di pirateria avvenuti all'interno delle loro acque territoriali, vuoi per l'instabilità politica che è loro propria.

Partendo dalla prima delle ipotesi sopra menzionate, giova precisare che il principio della giurisdizione universale, pur assurgendo a rango di norma internazionale consuetudinaria, difficilmente viene fatto proprio dai giudici nazionali, i quali, nel rispetto del principio di legalità, richiedono la presenza di una specifica norma interna¹³⁰: talché qualora le fonti nazionali non contengano adeguate disposizioni dirette a perseguire penalmente gli autori di atti di pirateria, questi stessi vengono rilasciati, senza conseguenza alcuna.

In aggiunta, precisiamo che le norme interne spesso consentono alle navi battenti bandiera nazionale la possibilità di perseguire atti di pirateria solo in presenza di un preciso collegamento con l'ordinamento giuridico interno; evenienza questa che

¹²⁸ M. BRIGNARDELLO, *I problemi sollevati dalla pirateria*, cit., 6.

¹²⁹ Sono quelli che M. BRIGNARDELLO, *ibidem*, 7, definisce Stati deboli.

¹³⁰ M.C. CICIRIELLO – F. MUCCI, *La moderna pirateria al largo delle coste della Somalia: un banco di prova per vecchi e nuovi strumenti internazionali di prevenzione e di repressione*, in *Riv. dir. nav.*, 2010, consultabile nel sito web https://art.torvergata.it/retrieve/handle/2108/10956/18285/Ciciriello%20Mucci_def.pdf, 11.

potrebbe, ad esempio, verificarsi, laddove l'attacco fosse ad esempio perpetrato a danno della nave nazionale medesima, ovvero in pregiudizio dei cittadini¹³¹.

Quanto al secondo scenario ipotizzabile, vale a dire di incapacità di repressione determinata da instabilità politiche, costituisce un esempio emblematico di tale ipotesi il governo della Somalia, luogo ove, in effetti, negli anni a noi più vicini si sono verificati i più frequenti attacchi da parte dei pirati¹³², tanto da essersi reso addirittura necessario l'intervento della comunità internazionale¹³³: il riferimento è, in particolare, alla risoluzione O.N.U. del 2 giugno 2008, n. 1816 e alla successiva risoluzione O.N.U. del 16 dicembre 2008, n. 1851¹³⁴, cui ha fatto seguito, a livello europeo, l'avvio della missione EUNAVFOR Somalia – operazione Atlanta¹³⁵.

Quattro sono i motivi da cui consegue l'effetto di far divenire la Somalia il teatro principale degli attacchi dei pirati contemporanei¹³⁶: 1) anzitutto, una ragione di tipo territoriale, data dall'ampia estensione della linea costiera del Paese (oltre 3.500

¹³¹ M. BRIGNARDELLO, *ibidem*, 7.

¹³² A. DANI, *Pirateria: fenomeno antico e problemi recenti*, cit., 98, parla, invero, della Somalia come "a failed state". Del pari, anche G. BEVILACQUA, *Il problema della repressione del reato di pirateria marittima*, cit., 671.

¹³³ Già nel 2005 il Presidente del Consiglio di Sicurezza O.N.U. avvertiva la minaccia della pirateria nel Corno d'Africa ed incoraggiava "Member State of the United Nations, whose naval vessels and military aircraft operate in international waters and airspace adjacent to the coast of Somalia, to be vigilant to any incident of piracy therein and to take appropriate action to protect merchant shipping, in particular the transportation of humanitarian aid, against any such act, in line with relevant international law".

¹³⁴ Si rinvia, per l'analisi di dettaglio a A. LEANDRO, *l'azione delle organizzazioni internazionali in materia di pirateria marittima*, in *Nuove piraterie e ordinamenti giuridici interni ed internazionali* (a cura di A. URICCHIO), Bari, 2011, 125; G. TELLARINI, *La pirateria marittima*, cit., 181 e ss.; C. TELESCA, *Recenti misure internazionali di contrasto alla pirateria*, in *Riv. dir. eco. trasp. amb.*, 2009, consultabile sul sito www.giureta.unipa.it.

¹³⁵ L'avvio della missione è stato approvato con la Decisione 2008/918/PESC. Essa è diretta a proteggere le navi che portano aiuti umanitari del Programma Alimentare Mondiale, sia, in via generale, le navi commerciali che transitano in prossimità delle coste somale e si vedono, pertanto, esposte agli attacchi dei pirati. Un proficuo intervento attuato in funzione della missione Atlanta è quello che ha visto coinvolti, il 22 maggio 2009, i militari italiani del reggimento San Marco operanti a bordo della fregata "Maestrale" nelle acque del Golfo di Aden: i militari, invero, ricevuta la richiesta di soccorso dalla nave mercantile "Maria K", battente bandiera di San Vincent e Grenadine, inviavano tempestivamente un elicottero in soccorso e, quindi, svariate imbarcazioni di supporto, consentendo di evitare il sequestro.

¹³⁶ A. TAJANI, *Il contrasto alla pirateria marittima*, cit., 23.

chilometri), oltre che dalla specifica conformazione del Golfo di Aden, che, con il vicino Stretto di Bab el Mandeb, costituisce una sorta di "imbuto" per i flussi di traffico transitanti nel Canale di Suez; 2) in secondo luogo, un mero dato numerico circa l'entità dei traffici commerciali che ivi si sviluppano nella zona (nel Golfo di Aden transitano oltre ventimila navi mercantili ogni anno); 3) ulteriore ragione è riconnessa alla appetibile qualità delle merci trasportate su dette navi, vale a dire circa il 12% del greggio mondiale, oltre che altre fonti di energia, come carbone o gas naturale liquefatto¹³⁷; 4) infine, quel che incide di più è la situazione politico-economica, caratterizzata da un governo fortemente instabile, diffusa corruzione, e povertà dilagante. Il potere centrale è, infatti, affidato dal 2004 al *Transitional Federal Government* (TFG), appoggiato dalla Comunità internazionale, ma incapace di tenere le redini del controllo del territorio: ciò, ad evidente vantaggio dei gruppi organizzati e perlopiù dediti a traffici illeciti che controllano di fatto il Paese¹³⁸.

Ancora, ulteriore problematica che discende dall'applicazione della normativa internazionale, è collegata al fatto che gli Stati, nel perseguire l'obiettivo di massima collaborazione nella lotta alla pirateria, potrebbero vedere impegnata la propria responsabilità sia nei confronti della nave sospettata di pirateria, laddove tale sospetto risultasse ingiustificato, per esser tale nave dedita ad altra attività illecita, diversa dalla pirateria; sia nei confronti dei presunti responsabili, per violazione dei diritti umani, nei casi di lunga detenzione a bordo delle proprie navi, o di mancato godimento dell'assistenza legale¹³⁹.

¹³⁷ È interessante quanto osservato da M. AVINO, *La pirateria marittima – Analisi geopolitica ed osservazione degli effetti*, cit.: "nessuna nave somala, o con il carico di proprietà di uomini d'affari somali, è stata mai attaccata. Nel mese di novembre 2008, proveniente da Dubai, è arrivato regolarmente in tutta sicurezza a Mogadiscio un mercantile con 186 SUV nuovi di zecca, e poi zucchero, olio, carburante e altri generi da vendere al mercato".

¹³⁸ Si veda M. AVINO, *ibidem*; G. REALE, *La pirateria marittima*, cit., 25; M.C. CICIRIELLO – F. MUCCI, *La moderna pirateria al largo delle coste della Somalia*, cit., 7.

¹³⁹ M. BRIGNARDELLO, *I problemi sollevati dalla pirateria*, cit., 9.

Una parziale soluzione ai problemi sopra esplicitati è pervenuta con la elaborazione della Convenzione conclusa a Roma il 10 marzo 1988, e del successivo Protocollo del 2005.

Infatti, la Convenzione di Roma nella versione del 1988 risulta applicabile a svariati atti di violenza in mare, e non solo ai casi di pirateria, con ciò consentendo di superare l'impasse del dato definitorio¹⁴⁰. Viene, inoltre, introdotto il principio "*aut dedere aut iudicare*" (art. 6, par. 4), in virtù del quale ogni Stato, a prescindere dal luogo di commissione del reato, è obbligato a condannare i responsabili che si trovano sul suo territorio nazionale, salvo essi siano estradati in altro Stato avente giurisdizione a processarli¹⁴¹.

Il Protocollo del 2005, quindi, ha tentato di sanare l'ulteriore lacuna relativa potere di azione degli Stati nelle acque territoriali altrui: il relativo art. 8 *bis* n. 5¹⁴² fornisce,

¹⁴⁰ Art. 3 – 1. Commette un reato chiunque illecitamente e intenzionalmente: a) con la violenza o con la minaccia di violenza s'impadronisce di una nave o ne esercita il controllo; oppure b) compie un atto di violenza nei confronti di una persona che si trova a bordo di una nave, se questo atto è di natura tale da pregiudicare la sicurezza della nave; oppure c) distrugge una nave o causa ad una nave o al suo carico danni che sono di natura tale da mettere in pericolo la sicurezza della navigazione della nave; oppure d) colloca o fa collocare su una nave, con qualsiasi mezzo, un dispositivo o una sostanza atta a distruggere la nave o a causare alla nave o al suo carico danni che mettono in pericolo o sono di natura tale da mettere in pericolo la sicurezza della navigazione della nave; oppure e) distrugge o danneggia gravemente installazioni o servizi di navigazione marittima o ne altera gravemente il funzionamento, qualora uno qualunque di tali atti sia di natura tale da mettere in pericolo la sicurezza della navigazione di una nave; oppure f) comunica informazioni che sa essere erronee, mettendo così in pericolo la sicurezza di navigazione di una nave; oppure g) ferisce o uccide una persona, qualora il fatto sia commesso con la commissione, o il tentativo di commissione di uno dei reati di cui alle lettere da a) ad f), del presente paragrafo. 2. Commette altresì un reato chiunque: a) tenta di commettere uno dei reati di cui al paragrafo 1; oppure b) istiga un'altra persona a commettere uno dei reati di cui al paragrafo 1, se il reato è effettivamente commesso, o si rende altrimenti complice della persona che commette tale reato; oppure c) minaccia di commettere uno qualunque dei reati di cui alle lettere b), c) ed e) del paragrafo 1, se la minaccia è tale da mettere in pericolo la sicurezza della navigazione della nave in questione, sia tale minaccia o meno accompagnata, secondo la legislazione nazionale, da una condizione mirante a costringere una persona fisica o morale a compiere o ad astenersi dal compiere un qualsivoglia atto.

¹⁴¹ M. BRIGNARDELLO, *I problemi sollevati dalla pirateria*, cit., 11.

¹⁴² Ogni volta che agenti delle forze pubbliche o altri agenti abilitati di uno Stato Parte (la «Parte richiedente») hanno a che fare con una nave che batte bandiera o che espone i marchi d'immatricolazione di un altro Stato («la prima Parte») e che si trova al largo delle acque territoriali di uno Stato qualsiasi, se la Parte richiedente ha fondati motivi per sospettare che la nave o una persona a bordo della nave sia

invero, precise indicazioni sulla procedura che uno Stato deve seguire se intende reprimere un reato previsto dalla Convenzione di Roma, ed ammette che sussista il consenso implicito ad intervenire da parte dello Stato bandiera, nel caso in cui, indirizzata allo stesso specifica domanda di autorizzazione ad intervenire, non pervenga riscontro entro quattro ore dalla richiesta.

4.3. Nuove strategie di contrasto: tra prevenzione e repressione.

Anche tali interventi non paiono, tuttavia, sufficienti, specie se si considera che, trattandosi di convenzioni, esse si applicano solo nei confronti degli Stati che le hanno

stata, sia o stia per essere coinvolta nella commissione di un reato di cui all'articolo 3, 3^{bis}, 3^{ter} o 3^{quater} e che la Parte richiedente auspica ispezionare la nave: a) chiede, conformemente ai paragrafi 1 e 2 che la prima Parte confermi la dichiarazione di nazionalità; e b) se la nazionalità è confermata, la Parte richiedente chiede alla prima Parte (di seguito denominata «lo Stato della bandiera») l'autorizzazione di ispezionare la nave e di adottare le misure adeguate, le quali possono consistere segnatamente nel bloccare la nave, nel salire a bordo e nel perquisire la nave, il suo carico e le persone a bordo e nell'interrogare le persone a bordo al fine di stabilire se un reato di cui all'articolo 3, 3^{bis}, 3^{ter} o 3^{quater} sia stato commesso, sia in corso di compimento o stia per essere commesso; e c) lo Stato della bandiera: i) autorizza la Parte richiedente a ispezionare la nave e a prendere le misure appropriate menzionate nel paragrafo 5 b), fatta salva qualsiasi condizione che esso potrebbe imporre conformemente al paragrafo 7, o ii) procede all'ispezione e alla perquisizione con i suoi agenti delle forze pubbliche o con altri agenti, o iii) procede all'ispezione e alla perquisizione in relazione con la Parte richiedente, fatta salva qualsiasi condizione che esso potrebbe imporre conformemente al paragrafo 7, o iv) rifiuta di autorizzare un'ispezione e una perquisizione. La Parte richiedente non deve ispezionare la nave, né prendere le misure descritte nel paragrafo 5 b) senza l'autorizzazione esplicita dello Stato della bandiera. d) Depositando o dopo aver depositato lo strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione, uno Stato Parte può notificare al Segretario generale che, nei confronti delle navi che battono la sua bandiera o che mostrano le sue marche d'immatricolazione, la Parte richiedente ha ottenuto l'autorizzazione d'ispezionare e perquisire la nave, il suo carico e le persone a bordo, e d'interrogare le persone a bordo, allo scopo di trovare e di esaminare il documento comprovante la nazionalità e di determinare se un reato di cui all'articolo 3, 3^{bis}, 3^{ter} o 3^{quater} è stato commesso, è in corso di compimento o sta per essere commesso, se la prima Parte non ha risposto in un termine di quattro ore dopo la ricezione di una richiesta di conferma della nazionalità. e) Depositando o dopo aver depositato lo strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione, uno Stato Parte può notificare al Segretario generale che, nei confronti delle navi che battono la sua bandiera o mostrano le marche d'immatricolazione, la Parte richiedente è autorizzata a ispezionare e perquisire una nave, il suo carico e le persone a bordo, e a interrogare le persone a bordo allo scopo di determinare se un reato di cui all'articolo 3, 3^{bis}, 3^{ter} o 3^{quater} è stato commesso, è in corso di compimento o sta per essere commesso. Le notifiche effettuate in virtù del presente paragrafo possono essere ritirate in ogni momento.

ratificate: quali ulteriori strategie attuare, allora?

Ebbene, l'analisi delle strategie deve necessariamente prender spunto da una constatazione: la moderna pirateria marittima rappresenta un fenomeno che si manifesta nelle forme più disparate, sì da rendere impossibile una univoca individuazione di strumenti di contrasto.

Peraltro, pur non essendo possibile una siffatta generalizzazione, vale nondimeno la seguente ulteriore considerazione: ogni azione di contrasto passa per un previo monitoraggio del fenomeno¹⁴³.

Tale attività di monitoraggio si esplica sotto un triplice profilo, a seconda del soggetto che la pone in essere; sicché distinguiamo: a) azioni svolte a livello internazionale dal *Maritime Safety Committee*¹⁴⁴ dell'*International Maritime Organization* (IMO) e dal *Piracy Reporting Center*, istituito nel 1992 dall'*International Maritime Bureau* (IMB) e con sede a Kuala Lumpur, le quali raccolgono, elaborano, e condividono, con carattere di sistematicità, le informazioni che afferiscono sia l'ordinario traffico marittimo, sia gli episodi di pirateria verificatisi per mari, al fine di comprendere la natura del fenomeno e ridurre le sue incidenze negative; b) strumenti avviati su impulso dei singoli Stati, soprattutto sul piano regionale¹⁴⁵; c) collaborazione al

¹⁴³ G. TELLARINI, *La pirateria marittima*, cit., 244.

¹⁴⁴ Il comitato è stato istituito dalla *Convention of the Intergovernmental Maritime Consultative Organization*; l'art. 28 dispone: "(a) The Maritime Safety Committee shall consist of fourteen Members elected by the Assembly from the Members, governments of those nations having an important interest in maritime safety, of which not less than eight shall be the largest ship-owning nations, and the remainder shall be elected so as to ensure adequate representation of Members, governments of other nations with an important interest in maritime safety, such as nations interested in the supply of large numbers of crews or in the carriage of large numbers of berthed and unberthed passengers, and of major geographical areas. (b) Members shall be elected for a term of four years and shall be eligible for re-election".

¹⁴⁵ Osserva L. MARINI, *Pirateria marittima e diritto internazionale*, Torino, 2016, 91: "Il contesto più dinamica sul piano regionale è senz'altro quello costituito dall'area del Sud-Est asiatico, dove l'Association of South-East Asian Nations (ASEAN) ha promosso diverse iniziative di cooperazione ... a partire dagli anni Duemila la cooperazione condotta nel quadro dell'ASEAN ha conseguito risultati più incisivi, che si sono tradotti nella realizzazione di attività di vigilanza marittima congiunta".

monitoraggio attuata dai privati operanti nel settore marittimo, per mezzo di comunicazione delle rotte, denuncia di eventuali attacchi perpetrati a loro danno dai pirati, adozione di sistemi di identificazione e tracciatura.

Andando, poi, ad analizzare le attività di difesa in senso proprio, si suole distinguere tra difesa passiva e attiva¹⁴⁶.

Rientra nell'alveo delle azioni di difesa passiva, da intendersi come contrasto pacifico per fronteggiare il fenomeno della pirateria, la predisposizione delle c.d. *Best Management Practices*, adottate il 16 giugno 2009 dal *Maritime Safety Committee*, ed indi revisionate il 29 settembre 2009, il 4 agosto 2010, e il 14 settembre 2011¹⁴⁷. Trattasi di linee guida non vincolanti, indicanti nel dettaglio quali attività di contrasto pacifico possono essere poste in essere dagli operatori marittimi per resistere agli attacchi dei pirati; volendo indicare taluni suggerimenti forniti dalle *Best Management Practices*, nella loro ultima versione, rilevano: adeguata istruzione dell'equipaggio per fronteggiare il pericolo, utilizzo di strumenti di controllo del mare (binocoli, strumenti ottici per la visione notturna, radar), adozione di presidi a tutela del ponte della nave (luogo ove tradizionalmente ha inizio l'attacco dei pirati), adozione di sistemi d'allarme, preventivo esperimento di manovre pratiche di movimentazione della nave.

A ben vedere, dette linee guida suggeriscono di evitare la presenza di soggetti armati a bordo della nave, ma non lo impediscono *tout court*¹⁴⁸; un tanto, peraltro,

¹⁴⁶ M. BRIGNARDELLO, *I problemi sollevati dalla pirateria*, cit., 11.

¹⁴⁷ Questa versione, c.d. BMP4, è consultabile dal sito web <http://www.gard.no/webdocs/BMP4.pdf>. Sull'analisi delle *Best Management Practices*, cfr. più approfonditamente G. TELLARINI, *La pirateria marittima*, cit., 274 e ss.

¹⁴⁸ 8.15, Armed Private Maritime Security Contractors - The use, or not, of armed Private Maritime Security Contractors onboard merchant vessels is a matter for individual ship operators to decide following their own voyage risk assessment and approval of respective Flag States. This advice does not constitute a recommendation or an endorsement of the general use of armed Private Maritime Security Contractors. Subject to risk analysis, careful planning and agreements the provision of Military Vessel Protection Detachments (VPDs) deployed to protect vulnerable shipping is the recommended option when considering armed guards.

*Evoluzione storico-giuridica: la pirateria marittima
dalle origini ad oggi.*

seppur non oggetto di esplicito divieto, va comunque coordinato con il disposto delle convenzioni internazionali, prima fra tutte la Convenzione di Montego Bay, la quale autorizza l'uso della forza, se e nei limiti in cui i pirati si siano opposti all'abbordaggio o al sequestro¹⁴⁹. Un tanto sposta, allora, la nostra attenzione sulla c.d. difesa attiva, ossia a quelle attività, non necessariamente violente, ma senz'altro connotate da incisivi poteri di intervento.

Sino ad alcuni anni fa, la possibilità di imbarcare sulle navi persone armate era pacificamente riconosciuta dalla normativa italiana. Invero, il d.l. 12 luglio 2011, n. 107, convertito in l. 2 agosto 2011, n. 130¹⁵⁰, consentiva di imbarcare due tipologie di

¹⁴⁹ G. TELLARINI, *La pirateria marittima*, cit., 286, opportunamente evidenzia: "La forza deve essere esercitata come extrema ratio, ossia solo allorché strettamente necessaria per rafforzare e rendere effettivo il diritto di fermo, visita ed arresto delle navi pirata, ed in misura proporzionata rispetto all'intensità della minaccia".

¹⁵⁰ Art. 5, d.l. n. 107/2011: «Ulteriori misure di contrasto alla pirateria: 1. Il Ministero della difesa, nell'ambito delle 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 e con altri soggetti dotati di specifico potere di rappresentanza della citata categoria convenzioni per la protezione delle navi battenti bandiera italiana in transito negli spazi marittimi internazionali a rischio di pirateria individuati con decreto del Ministro della difesa, sentiti il Ministro degli affari esteri e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, tenuto conto dei rapporti periodici dell'International Maritime Organization (IMO), mediante l'imbarco, a richiesta e con oneri a carico degli armatori, di Nuclei militari di protezione (NMP) della Marina, che può avvalersi anche di personale delle altre Forze armate, e del relativo armamento previsto per l'espletamento del servizio. 2. Il personale militare componente i nuclei di cui al comma 1 opera in conformità alle direttive e alle regole di ingaggio emanate dal Ministero della difesa. Al comandante di ciascun nucleo, al quale fa capo la responsabilità esclusiva dell'attività di contrasto militare alla pirateria, e al personale da esso dipendente sono attribuite le funzioni, rispettivamente, di ufficiale e di agente di polizia giudiziaria riguardo ai reati di cui agli articoli 1135 e 1136 del codice della navigazione e a quelli ad essi connessi ai sensi dell'articolo 12 del codice di procedura penale. Al medesimo personale sono corrisposti, previa riassegnazione delle relative risorse versate all'entrata del bilancio dello Stato ai sensi del successivo comma 3, il compenso forfetario di impiego e le indennità previste per i militari imbarcati sulle unità della Marina negli spazi marittimi internazionali e si applicano le disposizioni di cui all'articolo 5, comma 1, del decreto-legge 30 dicembre 2008, n. 209, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 febbraio 2009, n. 12, e all'articolo 4, commi 1 sexies e 1 septies, del decreto-legge 4 novembre 2009, n. 152, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 dicembre 2009, n. 197, intendendosi sostituita alla necessità delle operazioni militari la necessità di proteggere il naviglio di cui al comma 1. 3. Gli armatori che fruiscono dei servizi di protezione di cui al comma 1 provvedono al ristoro dei corrispondenti oneri, comprensivi delle spese per il personale di cui al comma 2 e delle spese di funzionamento, come definiti nelle convenzioni di cui al comma 1, mediante versamenti all'entrata del bilancio dello Stato, integralmente riassegnati, entro sessanta giorni, ai pertinenti capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della difesa, in deroga alle previsioni dell'articolo 2, commi 615, 616 e 617, della legge 24 dicembre 2007, n. 2. 4. Nell'ambito delle attività internazionali di contrasto alla pirateria e della partecipazione di personale militare alle operazioni di cui

professionisti: i Nuclei militari di protezione della marina (NMP)¹⁵¹ e le guardie giurate (GPG)¹⁵². Un tanto, tuttavia, nel rispetto di determinati vincoli, evidentemente

all'articolo 4, comma 13, del presente decreto, anche in relazione all'azione comune 2008/851/PESC del Consiglio, del 10 novembre 2008, ed in attesa della ratifica delle linee guida del «Maritime Safety Committee» (MSC) delle Nazioni Unite in seno all'«International Maritime Organization» (IMO), è consentito, nei casi in cui non sono previsti i servizi di protezione di cui al comma 1 e nei limiti di cui ai commi 5, 5 bis e 5 ter, l'impiego di guardie giurate, autorizzate ai sensi degli articoli 133 e 134 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, di cui al regio decreto 18 giugno 1931, n. 773, a bordo delle navi mercantili battenti bandiera italiana, che transitano in acque internazionali individuate con il decreto di cui al comma 1, a protezione delle stesse. 5. L'impiego di cui al comma 4 è consentito esclusivamente a bordo delle navi predisposte per la difesa da atti di pirateria, mediante l'attuazione di almeno una delle vigenti tipologie ricomprese nelle «best management practices» di autoprotezione del naviglio definite dall'IMO, nonché autorizzate alla detenzione delle armi ai sensi del comma 5 bis, attraverso il ricorso a guardie giurate individuate preferibilmente tra quelle che abbiano prestato servizio nelle Forze armate, anche come volontari, con esclusione dei militari di leva, e che abbiano superato i corsi teorico-pratici di cui all'articolo 6 del regolamento di cui al decreto del Ministro dell'interno 15 settembre 2009, n. 154, adottato in attuazione dell'articolo 18 del decreto-legge 27 luglio 2005, n. 144, convertito, con modificazioni, dalla legge 31 luglio 2005, n. 155. 5 bis. Il personale di cui al comma 4, nell'espletamento del servizio di cui al comma 5 ed entro i limiti territoriali delle acque internazionali a rischio di pirateria ivi previsti, può utilizzare le armi in dotazione delle navi, appositamente predisposte per la loro custodia, detenute previa autorizzazione del Ministro dell'interno rilasciata all'armatore ai sensi dell'articolo 28 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, di cui al regio decreto 18 giugno 1931, n. 773. La predetta autorizzazione è rilasciata anche per l'acquisto, il trasporto e la cessione in comodato al medesimo personale di cui al comma 4. 5 ter. Con decreto del Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro della difesa e con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono determinate le modalità attuative dei commi 5, 5 bis e 5 ter, comprese quelle relative al porto e al trasporto delle armi e del relativo munizionamento, alla quantità di armi detenute a bordo della nave e alla loro tipologia, nonché ai rapporti tra il personale di cui al comma 4 ed il comandante della nave durante l'espletamento dei compiti di cui al medesimo comma. 6. Si applicano le disposizioni di cui all'articolo 5, commi da 2 a 6, del decreto-legge n. 209 del 2008, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 12 del 2009, e successive modificazioni, riferite alle navi e alle aree in cui si svolgono i servizi di cui ai commi 1 e 4. 6 bis. All'articolo 111, comma 1, del codice dell'ordinamento militare, di cui al decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, la lettera a) è sostituita dalla seguente: «a) la vigilanza a tutela degli interessi nazionali e delle vie di comunicazione marittime al di là del limite esterno del mare territoriale, ivi compreso il contrasto alla pirateria, anche con le modalità di cui all'articolo 5, comma 1, del decreto-legge 12 luglio 2011, n. 107». 6 ter. Dall'attuazione del presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.»

¹⁵¹ Per quel che concerne i Nuclei militari di protezione, è certamente noto il caso della "Enrica Lexie": il 15 febbraio 2012, due fucilieri della marina italiana, a bordo della predetta imbarcazione, spararono dei colpi per reagire ad un attacco di pirati, uccidendo due persone che si trovavano a bordo del battello.

¹⁵² La normativa di attuazione circa le modalità della formazione delle guardie giurate destinate alla protezione delle navi mercantili italiane, dell'imbarco, dello sbarco, e del porto d'armi, è contenuta nel decreto ministeriale de 28 dicembre 2012, n. 266, entrato in vigore il 13 aprile 2013, "Regolamento recante

rispondenti al precipuo obiettivo di ammettere l'uso della forza – e in ispecie della forza armata – solo in circostanze di estrema gravità. Infatti, potevano procedere al prefato imbarco di Nuclei militari di protezione, in forza di specifica convenzione stipulata tra il Ministero della difesa e la Confederazione italiana degli armatori (Confitarma), solo le navi mercantili e motopesca specificamente indicate nell'art. 1 del decreto ministeriale attuativo del 20 ottobre 2011¹⁵³, battenti bandiera italiana, e transitanti negli spazi ove sussiste il rischio concreto di pirateria elencati nell'art. 2, comma 1, del decreto ministeriale del 1 settembre 2011¹⁵⁴, ovvero negli spazi marittimi internazionali diversi, ma per la durata della sola permanenza in funzione delle operazioni di imbarco e di sbarco.

Soggiaceva – e continua tutt'oggi a soggiacere – alle medesime limitazioni anche l'imbarco di guardie giurate, con taluni vincoli ulteriori: erano ammesse a bordo delle sole navi mercantili, già predisposte per difendersi dai pirati avendo adottato almeno una delle linee guida di cui alle *Best management practices*, le guardie giurate in possesso delle specifiche autorizzazioni, ai sensi di quanto previsto dal r.d. 18 giugno 1931, n. 773 (Testo Unico delle leggi di pubblica sicurezza), solo laddove non fossero disponibili servizi di protezione a mezzo Nuclei militari di protezione¹⁵⁵.

l'impiego di guardie giurate a bordo delle navi mercantili battenti bandiera italiana, che transitano in acque internazionali a rischio”.

¹⁵³ Il riferimento è a: “a) navi soggette alla convenzione SOLAS 74 come emendata; b) navi diverse da navi passeggeri soggette al regolamento di sicurezza, decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, di stazza lorda inferiore alle 500 GT; c) navi destinate esclusivamente al noleggio per le finalità turistiche di cui al decreto ministeriale 4 aprile 2005, n. 95; d) navi che rientrano nel campo di applicazione dei codici IMO SPS (special purpose ship) e MODU (Mobile offshore drilling unit); e) navi da pesca destinate alla pesca oceanica e navi da pesca certificate ai sensi del decreto legislativo in data 18 dicembre 1999, n. 541”.

¹⁵⁴ Gli spazi marittimi internazionali a rischio di pirateria, nei quali la protezione delle navi battenti bandiera italiana può essere assicurata mediante l'imbarco di Nuclei militari di protezione, sono individuati dalla porzione dell'Oceano Indiano delimitata a nord ovest dallo Stretto di Bab El Mandeb, a nord dallo Stretto di Hormuz, a sud dal Parallelo 12°S e a est dal Meridiano 78°E.

¹⁵⁵ Sui Nuclei militari di protezione e le guardie giurate, si rinvia a: G. TELLARINI, *La pirateria marittima*, cit., 304; 15; D. RICCIUTELLI, *La recente normativa sulle misure di contrasto alla pirateria marittima*, in *The Italian Maritime Journal*, 2011, 2; U. LA TORRE, *Sicurezza della nave e difesa dalla pirateria*, in *Riv. dir. nav.*, 2011,

Nel descrivere la suddetta normativa nazionale, si è propriamente utilizzato il tempo 'imperfetto': infatti, a seguito della riforma operata dal d.l. 18 febbraio 2015, n. 7, convertito dalla l. 17 aprile 2015, n. 43, il legislatore ha inteso abrogare tutte le prefate disposizioni che consentivano al Ministero della Difesa di stipulare con gli armatori nazionali e con i soggetti rappresentativi della categoria convenzioni per la protezione delle navi battenti bandiera italiana, in transito negli spazi marittimi internazionali a rischio di pirateria, mediante l'imbarco di Nuclei militari di protezione¹⁵⁶. Rimane consentito, invece, l'imbarco di guardie giurate.

La rapida disamina sopra effettuata circa gli strumenti preventivo-repressivi, predisposti a livello internazionale, europeo e nazionale, consente di comprendere quanto sia oggigiorno avvertita l'esigenza di arginare il fenomeno della pirateria. E un tanto appare funzionale a ribadire una volta ancora l'assoluta rilevanza del principio di sicurezza del mare e della navigazione.

Ma vi è di più. Infatti, i danni inflitti dagli attacchi dei pirati alle navi transitanti nelle zone a rischio potrebbero in ipotesi avere ripercussioni significative sul commercio marittimo, e, in linea ancora più generale, sull'economia globale: ne costituiscono una

619; M. BRIGNARDELLO, *I problemi sollevati dalla pirateria*, cit., 15; R. VUOSI, *Nuove efficaci strategie per combattere la pirateria*, 2012, consultabile nel sito web <http://www.diritto.it/docs/34099-nuove-efficaci-strategie-per-combattere-la-pirateria>; E. GRECO, *Il ricorso italiano alle Maritime Security Companies e ai Nuclei Militari di protezione in funzione antipirateria*, 2013, consultabile nel sito web <http://www.archiviodisarmo.it/index.php/it/2013-05-08-17-44-50/sistema-informativo-a-schede-sis/sistema-a-a-schede/finish/87/920>.

¹⁵⁶ In sede di conversione del d.l. n. 7/2015, infatti, è stato così disposto: «6 bis. All'articolo 5 del decreto-legge 12 luglio 2011, n. 107, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 agosto 2011, n. 130, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni: a) i commi 1, 2, 3, 6 e 6 bis sono abrogati; b) al comma 4: 1) le parole: "e della partecipazione di personale militare alle operazioni di cui all'articolo 4, comma 13, del presente decreto" e le parole: "nei casi in cui non sono previsti i servizi di protezione di cui al comma 1 e" sono soppresse; 2) le parole: "individuare con il decreto di cui al comma 1" sono sostituite dalle seguenti: "soggette al rischio di pirateria, individuate con decreto del Ministro della difesa, sentiti i Ministri degli affari esteri e della cooperazione internazionale, dell'interno e delle infrastrutture e dei trasporti, tenuto conto dei rapporti periodici dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO)"; c) al comma 5, le parole: "30 giugno 2015" sono sostituite dalle seguenti: "30 giugno 2016"; d) al comma 5 bis, le parole: "di cui al comma 1", ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti: "di cui al comma 4"».

*Evoluzione storico-giuridica: la pirateria marittima
dalle origini ad oggi.*

sostanziale dimostrazione il fatto che, a fronte della preoccupante crescita del fenomeno della pirateria, a largo delle coste somale e nella zona del sud-est asiatico, i costi di spedizione delle merci, nonché i premi assicurativi sono proporzionalmente aumentati; ovvero, per evitare di corrispondere tali ulteriori importi, talune compagnie hanno deciso di mutare le proprie rotte di transito, allungando il percorso complessivo, con tutte le conseguenze che ciò importa in materia di rifornimenti di carburante e provviste.

Individuati, dunque, i caratteri propri della pirateria marittima, sia sotto il profilo della qualificazione giuridica, sia dal punto di vista dei potenziali strumenti di contrasto, permette ora di affrontare la seguente problematica, centrale nell'ambito della conduzione del presente lavoro: quali conseguenze determina il fenomeno della pirateria sui contratti di assicurazione, sui contratti di utilizzazione della nave, e sul regime di responsabilità del vettore?

CAPITOLO 2

RILEVANZA DEL RISCHIO DI PIRATERIA NELL'AMBITO DEL MERCATO ASSICURATIVO.

SOMMARIO: 1. Premessa. Caratteri generali delle assicurazioni marittime
– 2. Classificazione del rischio di pirateria: rischio comune o rischio di guerra? – 3. Il pagamento del riscatto.

1. Premessa. Caratteri generali delle assicurazioni marittime.

1.1. Breve excursus storico: il risicum dell'incursum piratum nell'assicurazione della nave e delle merci e nell'assicurazione sulla libertà delle persone.

Storicamente, le origini delle assicurazioni marittime¹ sono inscindibilmente legate a quelle del contratto di assicurazione in generale².

¹ Intese come le assicurazioni che coprono le cose trasportate (merci, passeggeri), nonché le cose dirette ad attuare il trasporto (mezzi, corpo), contro i rischi che su di esse incombono durante il loro trasferimento, per via mare, da un luogo ad un altro: A. DONATI, voce *Assicurazioni marittime e aeronautiche*, in *Enc. dir.*, Milano, 1958, 731.

² G. CASSANDRO, voce *Assicurazione (storia)*, in *Enc. dir.*, Milano, 1958, 424: "I primi contratti di assicurazione riguardarono merci trasportate per mare; tanto che è da accogliere come molto verosimile l'ipotesi che i primi assicuratori fossero gli stessi noleggiatori e vettori, apparendo il contratto di assicurazione come sussidiario di quello di trasporto e collegato con questo".

Un tanto discende da una semplice considerazione: l'impresa di navigazione si presenta come la tipica attività nel cui esercizio si celano rischi e pericoli, e, come tale, richiede la predisposizione di strumenti giuridici, volti a ridurre l'incidenza dei rischi medesimi.

L'assicurazione diviene, allora, uno di quegli strumenti idonei a ripartire, tra i soggetti che partecipano all'impresa di navigazione, i rischi intrinseci all'attività³.

Il primato cronologico dello sviluppo del contratto di assicurazione spetta proprio al nostro Paese⁴: ivi, all'interno del florido ambiente mercantile, tra Duecento e Trecento, iniziò a farsi sentire sempre più pressante l'esigenza di sicurezza e di ripartizione dei rischi propri del commercio⁵.

Si diffuse, allora, la tendenza ad inserire nei contratti di compravendita⁶, ovvero di mutuo⁷, specifiche clausole funzionali a garantire il commerciante-stipulante dai rischi insorti nell'esecuzione del contratto⁸; in seguito, a partire dalla fine del XIV secolo, al generale contratto di compravendita o di mutuo, si affiancarono vere e proprie polizze

³ G. PIETROSTEFANI, *La guerra corsara*, cit., 85.

⁴ G. PESCATORE, voce *Assicurazione – IX Assicurazioni nella navigazione marittima, interna ed aerea*, in *Enc. giur.*, Roma, 2007, 2: "È opinione accettata che l'assicurazione in Italia risale al 1300 ed è anteriore alle ordinanze del Magistrato di Barcellona (sec. XV) ed alla penetrazione dell'istituto a Bruges e nelle Fiandre, dove fu importato dai mercanti genovesi, fiorentini e veneziani". Sotto il profilo storico delle assicurazioni marittime, si rinvia a A. BOGLIONE, *Pirateria e rischi di guerra nelle assicurazioni marittime: l'attuale regolamentazione legale e contrattuale ed elaborazione giurisprudenziale in diritto italiano, inglese ed internazionale*, in *Assicurazioni*, 2012, 54.

⁵ Emblematica è l'espressione utilizzata in un documento veneziano del Quattrocento: "viver sicuri quando i po". Cfr. G. CASSANDRO, voce *Assicurazione (storia)*, cit., 421.

⁶ G. CASSANDRO, *ibidem*, 422: in tal caso compratore delle merci assicurate era l'assicuratore, il quale era tenuto a pagarne il prezzo laddove la nave avesse fatto naufragio e le merci fossero andate perdute.

⁷ G. CASSANDRO, *ibidem*, 422: il mutuatario era l'assicuratore e l'obbligo su di lui incombente di restituzione della somma, fittiziamente pagata dal mutuante, sorgeva esclusivamente nel caso la nave non fosse giunta a destinazione perché naufragata.

⁸ G. CASSANDRO, *ibidem*, 422 osserva che l'inquadramento contrattuale così operato nasceva dall'esigenza di inquadrare il nuovo istituto sorto nella prassi nei familiari schemi mutuati dal diritto romano, per meglio assicurarne l'osservanza e garantirne l'efficacia.

assicurative⁹, dapprima redatte per iscritto da mediatori in affari¹⁰, quindi, dal XVIII secolo, inserite in formulari stampati e supervisionati dagli organi statali.

E poiché, all'epoca, i traffici si sviluppavano essenzialmente via acqua, le assicurazioni nacquero come assicurazioni marittime¹¹.

Tra i rischi propri del commerciante-mercante, sin dal Medio Evo, si annoverava anche il *risicum* dell'*incursum piratum*, considerato come una *species fortuiti*: in quanto tale, esso doveva trovare collocazione in una specifica clausola ai fini della copertura da parte dell'assicuratore, salvo fosse stato assunto il rischio in relazione a qualsiasi *periculum*, ivi comprese le ipotesi del fortuito¹².

In merito alla connessione tra rischio di pirateria e contratto di assicurazione, tre erano gli argomenti su cui la dottrina dell'epoca variamente dibatteva.

Anzitutto il rapporto intercorrente tra furto, pirateria e copertura assicurativa; il più celebre Autore del periodo, il giurista Francesco Rocco, proponeva, a tal proposito, di operare una ulteriore suddivisione, a seconda che il furto fosse perpetrato in mare dai pirati, ovvero fosse commesso la notte, nel porto d'ormeggio, *a latronibus terrestri*¹³: nel primo caso, soccorreva il principio *'quod casus latronum, hostium incursum, piratarum*

⁹ A. BOGLIONE, *Pirateria e rischi di guerra nelle assicurazioni marittime*, cit. 52.

¹⁰ Sullo schema della polizza, G. CASSANDRO, voce *Assicurazione (storia)*, cit., 422: "Precedevano i nomi dell'assicuratore o degli assicuratore e della cifra per la quale essi «facevano sicurtà». Seguivano l'indicazione della roba assicurata (...), dell'itinerario (...), della nave sulla quale la merce doveva essere caricata, di solito individuata col nome del capitano (...), del periodo di tempo in cui gli assicuratori corrono il rischio (...), dell'ampiezza del rischio che gli assicuratori si assumono (...), del premio (...), del termine entro il quale, in caso di sinistro, la somma assicurata deve essere pagata (...), e dell'altro entro il quale si prescrive il diritto dell'assicurato a chiedere il pagamento".

¹¹ Anche nel Codice del Commercio del 1882, l'impostazione è nel senso di dare ampia trattazione alle assicurazioni marittime, cui sono dedicati ben trentasette articoli all'interno del libro secondo, titolo VI (Dell'assicurazione contro i rischi della navigazione), capo I (Del contratto di assicurazione e delle obbligazioni dell'assicuratore e dell'assicurato) e capo II (Dell'abbandono).

¹² C.M. MOSCHETTI, voce *Pirateria (storia)*, cit., 898.

¹³ C.M. MOSCHETTI, *ibidem*, 898, osserva la presenza di un'ulteriore ipotesi, estranea all'ambito del contratto di assicurazione, e relativa al furto commesso a bordo della nave: in tal caso, nella posizione del giurista Rocco, non sarebbero stati ravvisabili gli estremi del caso fortuito, trattandosi piuttosto della custodia della nave da parte del *nauta*.

insidiae, naufragium et incendium aequiparatur' , sicché l'assicuratore era tenuto a rispondere delle eventuali perdite, salva la prova della imperita condotta del vettore marittimo che si fosse volontariamente esposto al rischio. Maggiormente problematica si presentava la soluzione della seconda ipotesi, in quanto la mancata specifica previsione contrattuale di un siffatto rischio *prime facie* deponava nel senso che l'assicuratore non era tenuto a fornire la copertura per i furti perpetrati *a latronibus terrestri*; tuttavia, Rocco¹⁴ accoglieva una soluzione estensiva del caso fortuito – e dunque anche della conseguente copertura assicurativa – operando un'equiparazione tra la *vis latronum* e la *vis piratarum*, e distinguendo al contempo sia i *latrones* che i *piratae* dai semplici *fures*.

Un secondo profilo di dibattito coinvolgeva la sorte delle merci riscattate dalle mani dei pirati: le stesse dovevano considerarsi come definitivamente perdute, e dunque, l'assicuratore ne era tenuto a rispondere, oppure no? Ebbene, anche in questo caso, le posizioni erano nella sostanza due: l'una deponente nel senso che dette merci non dovevano considerarsi come definitivamente andate perdute, sicché non poteva operare la clausola sospensiva cui il contratto di assicurazione era sottoposto; l'altra, più permissiva, che riconosceva l'intervento dell'assicuratore in favore del proprietario delle merci che si era adoperato affinché le stesse non gli fossero sottratte¹⁵.

Infine, un terzo argomento di discussione era quello che afferiva alle conseguenze derivanti dalla cattura della nave da parte dei pirati. Per un primo orientamento, ai fini del pagamento da parte dell'assicuratore, si riteneva sufficiente che la nave medesima fosse rimasta nelle mani dei pirati o di nemici per lo spazio di tre giorni¹⁶; una diversa posizione, maggiormente restrittiva, riconosceva che l'obbligo dell'assicuratore sorgeva

¹⁴ F. ROCCO, *Mercatorum notabilia*, Napoli, 1655, nt. XLII.

¹⁵ C.M. MOSCHETTI, voce *Pirateria (storia)*, cit., 898, osserva che questa seconda soluzione finì per prevalere.

¹⁶ Decorso tale termine, si riteneva, infatti che si fosse verificato il *casus sinister*: C.M. MOSCHETTI, *ibidem*, 899.

solo dopo la cattura definitiva della nave, circostanza questa che si verificava a due condizioni: che la nave fosse stata condotta nella zona propria dei pirati (*intra praesidia hostium*) e che la medesima non fosse più recuperabile nemmeno con l'ausilio della forza militare¹⁷.

A fianco della disciplina relativa all'assicurazione della nave e delle merci, si avvertì del pari l'esigenza di tutelare la libertà delle persone a bordo: come già si è avuto modo di evidenziare nel capitolo precedente, infatti, l'attività del pirata antico e medievale si sostanziava, tra l'altro, nel rapimento del personale a bordo della nave, ridotto in schiavitù, o rilasciato verso corresponsione di un riscatto.

Rappresenta emblematico recepimento di tale necessità sorta nella prassi, la compilazione denominata *Guidon de la mer*¹⁸, redatta alla fine del XVI secolo, e contenente specifica regolamentazione dell'ipotesi di schiavitù delle persone a bordo di una nave catturata da parte dei Turchi o dei corsari: si accordava, nella specie, la possibilità di stipulare una polizza assicurativa contenente l'indicazione del nome, dell'età e della condizione dell'assicurato, della nave, del porto di partenza e di destinazione, degli eventuali scali, della somma da pagare per il riscatto e per il rimpatrio, del nominativo della persona beneficiaria, e dell'ammontare della penalità in caso di ritardato pagamento da parte dell'assicuratore.

E laddove l'ostaggio liberato fosse nuovamente ridotto in schiavitù nel viaggio di rientro verso il luogo di partenza, l'*Ordonnance* di Luigi XIV consentiva di ricorrere ad una seconda assicurazione così da garantire *tout court* la libertà della persona.

Tale breve, ma interessante, valutazione storica evidenzia come sin dall'antichità, i soggetti coinvolti nelle spedizioni marittime abbiano tentato di contenere il rischio di pirateria, mediante la conclusione di accordi, variamente denominati ed inquadrati: ciò,

¹⁷ F. ROCCO, *Mercatorum notabilia*, cit., nt. LXVI.

¹⁸ J.M. PARDESSUS, *Collection des lois maritimes antérieures au XVIII siècle*, Parigi, 1831, 47.

a ben vedere, valeva allora e rileva ora. Sicché, al fine di comprendere pienamente l'attuale incidenza del rischio di pirateria in materia assicurativa, giova effettuare una seconda premessa, in ordine alle regole generali che governano le assicurazioni marittime.

1.2. La vigente disciplina delle assicurazioni marittime.

La disciplina vigente in materia di assicurazioni marittime trova un duplice riferimento normativo¹⁹: da un lato il codice della navigazione (artt. 514-547, per le assicurazioni marittime), dall'altro lato il codice civile (artt. 1882-1932).

Il codice della navigazione, infatti, regola solo in modo frammentario gli aspetti propri e speciali delle assicurazioni contro i rischi della navigazione; talché soccorre la normativa stabilita, in via generale, dal codice civile sul contratto di assicurazione²⁰.

Ed il richiamo operato dall'art. 1885 c.c.²¹ sembra confermare tale impostazione.

A tal proposito non si può, comunque, tacere che ritenendo il diritto della navigazione come diritto autonomo²², più che speciale²³, prima dell'applicazione della

¹⁹ Ecco perché opportunamente C. TELESCA, *Profili assicurativi e novità legislative in tema di pirateria*, in *Riv. dir. nav.*, 2012, 213, parla di carattere dicotomico della disciplina della materia assicurativa.

²⁰ C. TELESCA, *ibidem*, 215.

²¹ Le assicurazioni contro i rischi della navigazione sono disciplinate dalle norme del presente capo per quanto non regolato dal codice della navigazione.

²² Autorevole dottrina, con riferimento al carattere autonomo proprio del diritto della navigazione osserva che *"La concezione del diritto della navigazione come diritto speciale appare ... riduttiva ed insufficiente. Occorre infatti considerare la presenza, in esso, di norme che delineano fattispecie esclusive. Queste non assumono carattere eccezionale, perché non si discostano da una regola generale dell'ordinamento, ma disciplinando esigenze peculiari che non hanno trovato corrispondenza nell'ordinamento generale, si qualificano soltanto come norme proprie del diritto della navigazione, senza rapporto né di specialità, né di eccezionalità, rispetto alle norme generali. (...) Ne discende che, la posizione del diritto della navigazione nell'ordinamento generale non può esprimersi soltanto come specialità, ma deve essere correttamente identificata in termini di autonomia (...) "*. Così A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, Milano, 2015, 36.

²³ Cass. civ., 18.9.1961, n. 2033, in *Foro it.*, 1962, 321; Cass. civ., 21.7.1962, n. 1989, in *Foro it.*, 1962, 1900; Cass. civ., 25.10.1984, n. 5438, in *Dir. mar.*, 1985, 783.

disciplina prevista dal codice civile, dovrebbe farsi ricorso, ex art. 1 c. nav.²⁴, all'analogia, e/o agli usi, quali fonti integrative.

A prescindere dall'interpretazione fatta propria, non mutano i caratteri fondamentali del contratto di assicurazione marittima, che, come ogni contratto di assicurazione, è un contratto a titolo oneroso²⁵, aleatorio²⁶, a prestazioni corrispettive²⁷, che richiede la forma scritta *ad probationem*²⁸.

Gli elementi propri del contratto di assicurazione marittima, contenuti nelle relative polizze di assicurazione²⁹, sono essenzialmente quattro: a) soggetti contrattuali; b) oggetto del contratto; c) premio da corrispondere; d) rischio assicurato³⁰.

²⁴ In materia di navigazione marittima, interna ed aerea, si applicano il presente codice, le leggi, i regolamenti, le norme corporative e gli usi ad essa relativi. Ove manchino disposizioni del diritto della navigazione e non ve ne siano di applicabili per analogia, si applica il diritto civile.

²⁵ Prevede il pagamento di una somma da parte dell'assicurato, che prende la denominazione di premio assicurativo.

²⁶ L'assicuratore assume il rischio di dover pagare una somma di denaro in caso di verifica di un evento incerto.

²⁷ A fronte del pagamento del premio, l'assicuratore si obbliga a rivalere l'assicurato, entro i limiti convenuti, del danno ad esso prodotto da un sinistro.

²⁸ G. PESCATORE, voce *Assicurazione – IX Assicurazioni nella navigazione marittima, interna ed aerea*, cit., 2; S. BAGNARIOL, *L'assicurazione della nave*, in *Trattato breve di diritto marittimo*, vol. III – *Le obbligazioni e la responsabilità nella navigazione marittima* (coordinato da A. ANTONINI), Milano, 2010, 71. G. PESCATORE, peraltro, osserva che, nella prassi, non viene richiesta all'assicurato la specifica sottoscrizione del documento probatorio del contratto; infatti, l'assicuratore di norma emette una lettera di copertura e un certificato di sicurezza che contiene l'indicazione della copertura assicurativa sottoscritta.

²⁹ G. PESCATORE, *ibidem*: "Per le assicurazioni marittime le più importanti sono: per le assicurazioni «corpi»: a) polizza italiana di assicurazione marittima su corpi macchine di piroscafi in ferro (1912); b) polizza italiana di navi a scafo metallico (1972); polizza italiana di assicurazione per natanti, imbarcazioni e navi da diporto (1978); d) polizza italiana per l'assicurazione delle costruzioni navali (1950). (...) Per le assicurazioni «merci», la polizza italiana di assicurazione merci trasportate (1983)".

³⁰ Sul rischio ci soffermeremo più ampiamente nel paragrafo n. 2 del presente capitolo. Va comunque precisato che la dottrina non è univoca nell'inquadrare il rischio: si contrappongono, invero, tre orientamenti, l'uno, risalente nel tempo, ed aderente alla posizione giurisprudenziale che riconduce il rischio all'oggetto del contratto di assicurazione (C. VIVANTE, *Del contratto di assicurazione, del pegno, dei magazzini generali*, in *Il codice di commercio commentato e coordinato* da L. BOLAFFIO - A. ROCCO - C. VIVANTE, Torino, 1936, 74; V. SALANDRA, *Il trasferimento del rischio come oggetto dell'assicurazione*, in *Ass.*, 1939, 1); l'altro che colloca il rischio nella causa del contratto (A. LEFEBVRE D'OVIO - G. PESCATORE - L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2013, 714; L. FARENGA, *Manuale di diritto delle assicurazioni private*, Torino, 2016, 97); il terzo, infine, che individua nel rischio il presupposto stesso del contratto (L.

Giova, in tale sede, effettuare una premessa di carattere generale in ordine ai soggetti, all'oggetto e al rischio delle assicurazioni marittime, in quanto detti elementi risultano strettamente collegati al trattato tema della pirateria marittima.

In particolare, sotto il profilo dei soggetti contrattuali, avremo modo di evidenziare nel prosieguo, che si riscontrano rilevanti differenze quanto all'assicurabilità del rischio di pirateria, a seconda che il soggetto assicuratore sia un'impresa nazionale, ovvero straniera (e il riferimento, in tal caso, è ai *Lloyd's* inglesi, nonché ai *P&I Clubs*); quanto al profilo dell'oggetto contrattuale, la disamina in termini generali appare funzionale a comprendere quali siano i beni, ovvero le responsabilità, su cui un eventuale attacco dei pirati può incidere, producendo quel danno che l'assicuratore sarà tenuto a ristorare, in forza della copertura assicurativa in essere; infine, quanto al rischio assicurato, è lo stesso dettato normativo del codice della navigazione ad evidenziare il collegamento esistente tra assicurazioni e pirateria, rientrando invero il rischio di pirateria, tra i c.d. rischi nominati rilevanti nelle assicurazioni marittime, ai sensi dell'art. 521 c. nav.

1.2.1. I soggetti del contratto di assicurazione marittima: l'impresa assicuratrice, il contraente e l'assicurato; il pagamento del premio.

Nell'ambito dei soggetti contrattuali, distinguiamo l'impresa assicuratrice, il contraente e l'assicurato.

Partendo dall'impresa di assicurazione³¹, osserviamo che nel dettato legislativo difetta una specifica definizione, sicché è dalla sua funzione e dall'oggetto della sua attività che è possibile enucleare un dato definitorio.

BUTTARO, voce *Assicurazione in generale*, in *Enc. dir.*, Milano, 1958, 470; A. GAMBINO, voce *Assicurazione - profili generali*, in *Enc. giur.*, Roma, 2007, 6; S. BAGNARIOL, *ibidem*, 77).

³¹ "Art. 1883 c.c. - *Esercizio delle assicurazioni: L'impresa di assicurazione non può essere esercitata che da un istituto di diritto pubblico o da una società per azioni e con l'osservanza delle norme stabilite dalle leggi speciali*".

Sotto il profilo funzionale, pare opportuno partire da quella che è la funzione propria del contratto di assicurazione in linea generale, vale a dire quella di fornire all'assicurato una adeguata e certa tutela, al verificarsi di determinati eventi futuri e incerti³²; da ciò deriva la funzione propria dell'impresa assicuratrice: essa è diretta a trasformare un'operazione aleatoria (tutela in relazione ad eventi futuri ed incerti), in un'attività non aleatoria³³ (ristoro del danno a fronte del pagamento di un premio assicurativo). Un tanto, a ben vedere, pone un'inscindibile connessione tra funzione ed oggetto dell'attività esplicata dall'impresa di assicurazioni: quella di rivalere l'assicurato, entro i limiti convenuti, del danno prodotto da un sinistro.

Talché possiamo definire l'impresa di assicurazioni come il soggetto che esercita quell'attività economica organizzata rappresentata dalla raccolta di un premio destinato al ristoro, in favore dell'assicurato, del danno prodotto da un sinistro, e funzionale a garantire una tutela determinata, in relazione ad eventi futuri ed incerti.

Funzione, oggetto e definizione consentono di qualificare l'impresa di assicurazione come soggetto strumentale al contratto di assicurazione, e parte essenziale del rapporto assicurativo: invero, come osservato dalla dottrina, l'impresa serve a realizzare l'assicurazione, rappresentando "l'unico mezzo attraverso cui viene a trovare concreta e completa attuazione"³⁴ – ed in ciò sta il carattere strumentale dell'impresa – nonché conferisce l'organizzazione necessaria per la concreta ripartizione dei rischi propri del rapporto assicurativo, tanto che senza di essa l'assicurazione non potrebbe neppure esplicarsi³⁵.

Particolare figura di soggetto assicuratore si rinviene nei *Protection & Indemnity Clubs* (anche denominati semplicemente *P&I Clubs*), in ordine ai quali pare opportuno

³² L. BUTTARO, voce *Assicurazione in generale*, cit., 427.

³³ A. DONATI, *Trattato del diritto delle assicurazioni private*, Milano, 1958, 162.

³⁴ G. BAVETTA, voce *Impresa di assicurazione*, cit. 628.

³⁵ G. BAVETTA, *ibidem*, 627.

effettuare talune precisazioni, funzionali a comprendere se, ed eventualmente in quale misura, detti soggetti rivestano un qualche ruolo nell'assicurazione del rischio di pirateria³⁶.

I *P&I Clubs*, associazioni di armatori e proprietari di navi³⁷, riuniti con lo scopo di ripartire mutualmente la sopportazione di rischi individuali simili³⁸, risultano storicamente legati allo sviluppo del mercato assicurativo britannico, ed offrono una copertura che non si limita oggi giorno agli originari rami *protection* – nel quale rientrano tutti i danni e le spese dipendenti da morte o infortunio occorsi ai passeggeri o all'equipaggio, nonché le spese mediche, di mantenimento, di rimpatrio e funerarie dell'equipaggio i danni da urto non coperti dalla polizza corpi e le spese di recupero e demolizione dei relitti³⁹ – ovvero *indemnity* – che assicura la responsabilità vettoriale per perdite o avaria alle cose trasportate, i crediti per contribuzione alle avarie comuni, le sanzioni derivanti dall'impiego commerciale della nave, quali sanzioni doganali in relazione a difetto o eccesso di consegna del carico, contrabbando, diserzione dei membri dell'equipaggio⁴⁰ – da cui evidentemente origina la denominazione; ma si estende anche ad altri rischi, tra cui rileva, ai fini della presente disamina, la copertura *War risks*, cui taluni *Clubs* riconducono la responsabilità, le perdite, i costi e le spese riconducibili ad attacchi dei pirati.

³⁶ Sulle assicurazioni P&I si rinvia a S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, Milano, 1991, 226; G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, cit., 1268; B. SOYER, *Warranties in maritime insurance*, Londra, 2001, 116; S. VERNIZZI, *Le assicurazioni P&I*, in *Trattato breve di diritto marittimo*, vol. III – *Le obbligazioni e la responsabilità nella navigazione marittima* (coordinato da A. ANTONINI), Milano, 2010, 89; S. J. HAZELWOOD - D. SEMARK, *P&I Clubs – Law and Practice*, IV ed., Londra, 2010; B. SOYER - A. TETTENBORN, *Pollution at sea: law and liability*, Londra, 2012; D. CASCIANO, *L'assicurazione P&I*, Milano, 2013.

³⁷ Più che società di assicurazioni: così S. POLLASTRELLI, *Il contratto di trasporto marittimo di persone*, Milano, 2008, 61.

³⁸ G. PESCATORE, voce *Assicurazione – IX Assicurazioni nella navigazione marittima, interna ed aerea*, cit., 3

³⁹ C. TELESCA, *Profili assicurativi e novità legislative in tema di pirateria*, cit., 218.

⁴⁰ C. TELESCA, *ibidem*.

Dall'altro angolo visuale dei soggetti del contratto di assicurazione marittima sta il contraente, ossia colui che stipula il contratto e si obbliga a pagare il premio⁴¹; questi, nella norma, coincide con l'ulteriore figura dell'assicurato, vale a dire il soggetto che sopporta il rischio e che, al verificarsi dell'evento dannoso previsto nella polizza, avrà diritto ad ottenere il ristoro da parte dell'impresa assicuratrice⁴².

Con specifica attenzione alla figura del contraente e dell'assicurato nell'ambito delle assicurazioni marittime, l'individuazione dipende dal diverso oggetto contrattualmente dedotto, e la cui trattazione riserviamo al paragrafo che segue.

1.2.2. L'oggetto del contratto di assicurazione marittima.

L'oggetto del contratto di assicurazione marittima può essere definito, secondo quanto precisato da autorevole dottrina⁴³, come il bene alla cui conservazione o al cui conseguimento i soggetti partecipanti ad una spedizione marittima hanno un qualsivoglia interesse, purché lecito.

Conseguentemente, dal punto di vista dell'oggetto contrattuale, nell'accezione sopra evidenziata, le assicurazioni marittime possono essere bipartite in:

a) assicurazioni di cose, nelle quali l'interesse dell'assicurato è collegato al risarcimento del danno derivante dalla perdita o dal parziale detrimento della cosa, o dal mancato profitto o vantaggio che egli intendeva perseguire per mezzo della cosa stessa;

⁴¹ Il premio è la somma monetaria quale corrispettivo dell'obbligazione dell'assicuratore di tutelare l'interesse assicurato.

⁴² Laddove, invece, contraente e assicurato siano soggetti distinti, il contratto di assicurazione può essere ricondotto alla categoria dell'assicurazione per contro altrui, ovvero per conto di chi spetta, a seconda che l'assicurato-beneficiario sia individuato in polizza sin dal momento della stipulazione, ovvero non sia specificato e detta determinazione avvenga al verificarsi del sinistro.

⁴³ G. PESCATORE, voce *Assicurazione – IX Assicurazioni nella navigazione marittima, interna ed aerea*, cit., 3.

b) assicurazioni di responsabilità – ove l'interesse dell'assicurato è quello di garantire il proprio patrimonio dalle pretese che i terzi danneggiati vantino in relazione agli atti leciti o illeciti posti in essere dall'assicurato medesimo⁴⁴.

Come specificato dal dettato del codice della navigazione, oggetti dell'assicurazione di cose sono la nave (art. 515)⁴⁵, le merci (art. 516)⁴⁶ ed i profitti sulle stesse sperati (art. 518)⁴⁷, il nolo (artt. 519-520)⁴⁸.

L'interesse all'assicurazione della nave⁴⁹ può essere o del proprietario, o del conduttore non proprietario, qualora il contratto trasferisca su di lui il rischio di perimento della cosa⁵⁰.

⁴⁴ G. PESCATORE, *ibidem*; A.M. SIA, *Commento al Titolo V – Delle assicurazioni, Codice della navigazione esplicito*, in *Riv. dir. eco. trasp. amb.*, 2008, 1.

⁴⁵ "L'assicurazione della nave copre la nave e le sue pertinenze. Possono altresì esservi comprese le spese di armamento e di equipaggiamento della nave. Nel silenzio delle parti, la dichiarazione del valore della nave, contenuta nella polizza, equivale a stima".

⁴⁶ "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 ed al tempo della caricazione, aumentato del dieci per cento a titolo di profitto separato, nonché delle spese fino a bordo, del nolo dovuto o anticipato ad ogni evento, del premio e delle spese di assicurazione".

⁴⁷ "L'assicurazione dei profitti sperati sulle merci copre il maggior valore commerciale, che, al momento della conclusione dell'assicurazione, può prevedersi avranno le merci al loro arrivo, in stato sano, al luogo di destinazione, dedotte le spese di trasporto e quelle di assicurazione. All'assicurazione dei profitti sperati sulle merci si applicano, in quanto compatibili, le norme che regolano l'assicurazione delle merci".

⁴⁸ "Art. 519 – L'assicurazione del nolo lordo da guadagnare copre il nolo per l'intero ammontare pattuito nel contratto di utilizzazione della nave. L'assicurazione del nolo netto copre, in difetto di convenzione, il sessanta per cento del nolo lordo. In mancanza di diverso patto, si presume assicurato il nolo lordo. All'assicurazione del nolo da guadagnare si applicano, in quanto compatibili, le norme che regolano l'assicurazione della nave".

"Art. 520 – All'assicurazione del nolo dovuto o anticipato ad ogni evento si applicano, in quanto compatibili, le norme che regolano l'assicurazione delle merci, se trattasi di corrispettivo di un trasporto; quelle dettate per l'assicurazione della nave, se trattasi di corrispettivo di un noleggio o di una locazione".

⁴⁹ La nave assume una valenza fondamentale nell'assicurazione marittima contro il rischio di pirateria: essa, infatti, è il primo bene verso cui è diretta l'azione dei pirati.

⁵⁰ Tale circostanza ricorre, ad esempio, nel contratto di locazione di nave, ove tra le obbligazioni principali del conduttore figura quella di prendere in consegna la nave locata, ed impiegarla secondo l'uso convenuto, con la diligenza del buon armatore, sicché egli risponde dell'eventuale perdita o detrimento, salva la prova che questi siano avvenuti per causa a lui non imputabile: così A. ANTONINI, *Corso di diritto*

La nave deve essere intesa nell'accezione fatta propria dal codice della navigazione, all'art. 136, comma 1, il quale fornisce una definizione finalistica di tale mezzo di trasporto: "per nave s'intende qualsiasi costruzione destinata al trasporto per acqua, anche a scopo di rimorchio, di pesca, di diporto, o ad altro scopo"; nave, dunque, se finalizzata al trasferimento per acqua di persone o cose⁵¹. Come specificato, inoltre, dall'art. 515 c. nav., l'assicurazione della nave copre non solo l'imbarcazione in sé considerata – come complesso degli elementi che la compongono (scafo, motori, installazioni) – ma anche le sue pertinenze, individuate dall'art. 246 c. nav. ("le imbarcazioni, gli attrezzi e gli strumenti, gli arredi ed in genere tutte le cose destinate in modo durevole a servizio o ad ornamento della nave"), nonché le spese di armamento e di equipaggiamento della nave (spese per allestimento, carica, combustibili, tasse e diritti portuali)⁵². Ecco perché correntemente si suole parlare non già di assicurazione della nave, bensì di assicurazione corpo e macchine, o ancora di assicurazione corpi (conosciuta nei paesi di *common law* come 'hull coverage'⁵³). Così, anche le imprese di assicurazioni, a loro volta, prendono il nome di assicuratori corpo e macchina (C&M).

dei trasporti, cit., 91. Peraltro, è pur sempre consentito di porre pattizamente a carico del locatario il rischio ed il pericolo della cosa assicurata (Cass. civ., sez. III, 6.11.2002, n. 15552, in *Giust. civ. mass.*, 2002).

⁵¹ A fini assicurativi, sono parificati alla nave in senso stretto anche i galleggianti mobili adibiti a servizi attinenti alla navigazione o al traffico in acque marittime o interne, in virtù del richiamo operato dall'art. 136, comma 3, c. nav.; ed ancora, rientrano nella copertura fornita dalle polizze assicurative marittime anche le piattaforme galleggianti *off-shore* che effettuano ricerche scientifiche o che sono adibite allo sfruttamento di risorse petrolifere o minerarie sottomarine. Cfr. G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, cit., 960; S. BAGNARIOL, *L'assicurazione della nave*, cit., 74.

⁵² C.d. 'colonna': cfr. G. PESCATORE, voce *Assicurazione – IX Assicurazioni nella navigazione marittima, interna ed aerea*, cit., 3.

⁵³ Il sistema assicurativo anglosassone conosce, in particolare, due polizze riferite alla *hull coverage*: l'*Institute Time Clauses Hull* e l'*Institute Time Clauses Hull Disbursement and Increased Value (total loss only)*: entrambe contemplano il rischio di pirateria tra quelli oggetto di copertura assicurativa; cfr. paragrafo 2.3 del presente capitolo.

Il secondo oggetto proprio delle assicurazioni di cose è rappresentato dalle merci⁵⁴, vale a dire tutte le cose trasportate sulla nave, sia alla rinfusa, che in *container*⁵⁵, escluse le provviste e i materiali per gli usi e consumi di bordo⁵⁶.

Nella prassi dei trasporti marittimi, il contraente è di norma il mittente-venditore, il quale stipula per conto dell'acquirente-destinatario, cui spetta l'esercizio dell'azione nei confronti del vettore responsabile del danno alle merci o della loro perdita nel corso del trasferimento, o meglio a far data dalla consegna da parte del mittente-venditore⁵⁷. La relativa copertura è, dunque, apprestata per far fronte ad eventuali perdite o avarie subite dal carico trasportato a bordo della nave, nel corso sia del trasferimento in senso stretto⁵⁸, sia delle attività prodromiche o consequenziali a questo, come la caricazione o la scaricazione; e ciò nei limiti del valore di beni, in stato sano, al luogo di destinazione ed al tempo della scaricazione; ovvero, laddove il prefato valore non possa essere accertato, entro il prezzo delle merci nel tempo e nel luogo della caricazione, con aumento di una quota percentuale del 10% a titolo di profitto sperato⁵⁹, oltre alle eventuali spese sostenute fino a bordo, del nolo dovuto o anticipato, e delle altre spese connesse all'assicurazione⁶⁰.

⁵⁴ Le merci si vedono esposte in maniera preponderante all'attacco dei pirati: gli episodi verificatisi negli ultimi anni consentono di comprendere che il tipo di carico trasportato rappresenta, nel concreto, l'interesse preponderante nella scelta, da parte dei pirati, in ordine alla nave da assaltare e sequestrate; maggiore è il valore della merce, maggiore è l'interesse all'attacco, perché più elevato potrà essere il prezzo del riscatto per la liberazione.

⁵⁵ A. CUSMAI, *L'assicurazione delle merci*, in *Trattato breve di diritto marittimo*, vol. III – *Le obbligazioni e la responsabilità nella navigazione marittima* (coordinato da A. ANTONINI), Milano, 2010, 103.

⁵⁶ A. DONATI, voce *Assicurazioni marittime e aeronautiche*, cit., 735.

⁵⁷ A. CUSMAI, *ibidem*, 110.

⁵⁸ È questo il momento in cui si esplicano di norma gli attacchi dei pirati.

⁵⁹ In applicazione dell'art. 1905, co. 2, c.c.: "*L'assicuratore risponde del profitto sperato solo se si è espressamente obbligato*".

⁶⁰ Essendo la copertura assicurativa apprestata in relazione al valore di beni, così come sopra determinato, a rigore, le merci dovrebbero essere individuate al momento della conclusione del contratto, mediante indicazione nella polizza, o comunque nel documento del trasporto, come la polizza di carico, o la lettera di vettura; eppure, nella prassi, è frequente il ricorso alle c.d. assicurazioni in abbonamento, su cui si rinvia,

La medesima disciplina prevista per le assicurazioni marittime di merci si applica altresì ai profitti su queste sperati, in quanto nelle stesse compresi o comunque ad esse connessi; segnatamente, con la locuzione 'profitto sperato sulle merci' si intende il maggior valore commerciale che, al momento della conclusione del contratto di assicurazione, si presume queste avranno, per effetto del trasferimento, non appena saranno giunte a destinazione in stato sano, dedotte le spese di trasporto e di assicurazione⁶¹.

Costituisce, infine, oggetto delle assicurazioni marittime di cose il nolo⁶², ossia il corrispettivo della prestazione derivante dal contratto di utilizzazione della nave, e sia se in rischio per il noleggiante (locatore, noleggiante in senso stretto, o vettore, c.d. nolo da guadagnare), sia se in rischio per il noleggiatore (conduttore, noleggiatore in senso stretto, passeggero, c.d. nolo anticipato o dovuto a ogni evento, o nolo incondizionato)⁶³.

Quanto alle assicurazioni di responsabilità, seconda macrocategoria in cui le assicurazioni marittime possono essere distinte in relazione all'oggetto contrattuale, osserviamo che queste possono essere a loro volta suddivise in assicurazioni per danni da urto, assicurazioni per atti di assistenza e di salvataggio, e assicurazioni per

senza pretesa di esaustività, cfr. A. DONATI, *Il contratto di assicurazione in abbonamento*, in *Assicurazioni*, 1935, 11; A. LA TORRE, *Le assicurazioni*, Milano, 2007, 555; S. FORNI, *Assicurazioni e impresa. Manuale professionale di diritto delle assicurazioni private*, Milano, 2009, 323; M. FAVARO, *Assicurazioni trasporti e Incoterms*, Milano, 2010, 103; M. ROSSETTI, *Il diritto delle assicurazioni*, Torino, 2011, 171; A. DONATI - G. VOLPE PUTZOLU, *Manuale di diritto delle assicurazioni*, Milano, 2012, 217; R. CALVO, *Il contratto di assicurazione: fattispecie ed effetti*, in *Trattato della responsabilità civile* (diretto da M. FRANZONI), Milano, 2012, 69; A. LEFEBVRE D'OVIDIO - G. PESCATORE - L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 623; L. FARENGA, *Manuale di diritto delle assicurazioni private*, cit., 209.

⁶¹ A. DONATI, voce *Assicurazioni marittime e aeronautiche*, cit., 737.

⁶² La connessione tra nolo e pirateria marittima verrà esaminata nel capitolo 3, nella parte in cui verrà affrontata la problematica se l'attacco dei pirati consente di invocare l'applicazione della clausola *off hire*, in forza della quale il nolo non è dovuto per il periodo in cui la nave non è stata pienamente operativa.

⁶³ G. PESCATORE, voce *Assicurazione – IX Assicurazioni nella navigazione marittima, interna ed aerea*, cit., 4; A. LA TORRE, *ibidem*, 560.

contribuzione in avaria⁶⁴: è questa, in particolare, la copertura assicurativa che più interessa ai fini della disamina sui profili di connessione tra pirateria marittima e contrattualistica, atteso che, come avremo modo di evidenziare, l'eventuale pagamento del riscatto viene comunemente ricondotto ad un atto di avaria comune⁶⁵.

Fermo l'approfondimento che verrà espletato nel prosieguo, va cionondimeno ivi precisato che l'istituto dell'avaria comune⁶⁶ è proprio del diritto della navigazione sin dai tempi antichi⁶⁷: esso si fonda sul principio di salvezza della spedizione marittima, nonché su quello di equità nella ripartizione dei danni e delle spese⁶⁸, nel senso che laddove si verifichi un pericolo che renda necessario un sacrificio, questo è sopportato proporzionalmente da tutti i partecipanti, al fine di assicurare la salvezza della spedizione nel suo complesso.

Autorevole dottrina⁶⁹ definisce, pertanto, l'atto di avaria comunque come l'atto intenzionale⁷⁰, ragionevolmente adottato⁷¹ per la salvezza comune della spedizione,

⁶⁴ Di norma, peraltro, i rischi così assunti sono assicurati congiuntamente a quelli connessi al corpo della nave, sicché vi è una copertura congiunta di assicurazione di cose e assicurazione di responsabilità: cfr. G. PESCATORE, *ibidem*, 5.

⁶⁵ V. più approfonditamente paragrafo n. 3 del presente capitolo.

⁶⁶ Sull'avaria comune, cfr. più approfonditamente A. TORRENTE, voce *Avaria*, in *Enc. dir.*, Milano, 1959, 582; A. ANTONINI, *L'obbligazione contributiva nelle avarie comuni*, Padova, 1983; L. TULLIO, *La contribuzione alle avarie comuni*, Padova, 1984; L. TULLIO, voce *Avarie comuni*, in *Enc. giur.*, 1991; R. LOBIANCO, *Le regole di York e Anversa e la contribuzione alle avarie comuni*, Milano, 2009; A. ANTONINI, voce *Avarie comuni*, in *Diritto della navigazione* (a cura di M. DEIANA), Milano, 2010, 64; A. LEFEBVRE D'OVIDIO - G. PESCATORE - L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 557.

⁶⁷ L'istituto trova fondamento nella *Lex Rhodia de iactu*, antico regolamento sulla navigazione mediterranea, cui è dedicato un titolo nel Digesto (Dig. XIV, 2.1 "*Lege Rodia cavetur ut si levandae navis gratia iactus mercium factus est, omnium contributione sarciatur quod pro omnibus datum est*").

⁶⁸ C. SEVERONI, *Le Regole di York e Anversa sulle avarie comuni*, in *Trattato breve di diritto marittimo, vol. III - Le obbligazioni e la responsabilità nella navigazione marittima* (coordinato da A. ANTONINI), Milano, 2010, 188.

⁶⁹ Questa definizione è fornita da A. ANTONINI, voce *Avarie comuni*, cit., 69.

⁷⁰ L'intenzionalità rappresenta un *quid pluris* rispetto alla mera volontarietà, nel senso che implica l'indirizzo della volontà dell'autore al risultato dell'atto: così A. ANTONINI, *ibidem*, 70.

⁷¹ La valutazione deve essere attentamente ponderata sulla base della situazione del pericolo esistente e della qualità ed entità del sacrificio che detta situazione di pericolo implica: A. ANTONINI, *ibidem*.

comportante il sacrificio straordinario di taluni dei beni ricompresi nella spedizione (c.d. avarie danno), o l'effettuazione di una spesa straordinaria (c.d. avarie spesa), a fronte di una situazione di pericolo⁷².

La copertura assicurativa, secondo quanto previsto dall'art. 526 c. nav., consente, in particolare, la rifusione da parte dell'assicuratore delle somme dovute dall'assicurato per contribuzione in avaria comune: infatti, nell'ipotesi in cui si verifichi la situazione di pericolo fondante l'eventuale atto di avaria comune, ciascun interessato alla spedizione marittima risponde dell'obbligazione contributiva rappresentata dall'ammontare dei danni e delle spese connessi all'atto avaria comune. E, nel caso in cui vi sia una correlazione fra il provvedimento adottato per la salvezza della spedizione ed il rischio assicurato, l'assicuratore risponderà, entro i limiti contrattualmente pattuiti, delle somme dovute dall'assicurato-partecipante alla spedizione marittima, per contribuzione in avaria comune, come previsto dall'art. 526 c. nav.

Ed ancora, l'istituto dell'avaria comune trova un ulteriore riferimento normativo all'interno della disciplina delle assicurazioni marittime, all'art. 536 c. nav.: ivi si pone a carico dell'assicuratore il risarcimento dei danni e delle spese prodotte da un atto di avaria comune, in relazione al loro intero ammontare, ma nei limiti del contratto.

L'assicurazione per avaria comune, tuttavia, non si esaurisce in ciò: essa, infatti, comprende anche le spese per il salvataggio prestato per la comune salvezza della spedizione⁷³.

⁷² Conferma tale definizione la Regola A delle Regole di York e Anversa, elaborate dagli esperti del settore ed adottate nella prassi dei traffici marittimi, per definire una regolamentazione uniforme, a livello internazionale, delle avarie comuni: *"There is a general average act when, and only when, any extraordinary sacrifice or expenditure is intentionally and reasonably made or occurred for the common safety for the purpose of preserving from the peril the property involved in a common maritime adventure"*.

⁷³ G. PESCATORE, voce *Assicurazione – IX Assicurazioni nella navigazione marittima, interna ed aerea*, cit., 5.

2. Classificazione del rischio di pirateria: rischio comune o rischio di guerra?

2.1. Il concetto di 'rischio' in via generale.

Come sopra si è già evidenziato, presupposto dell'esistenza di qualsivoglia contratto di assicurazione è la sussistenza di un rischio⁷⁴.

In linea generale, sono assicurabili tutti i rischi di eventi idonei a determinare un danno⁷⁵ all'assicurato: invero, l'art. 1882 c.c., nel definire il contratto di assicurazione non contempla preclusioni di sorta. Ma in virtù dei principi generali sottesi al contratto di assicurazione, il rischio può essere assicurato, laddove rispetti taluni criteri⁷⁶: a) l'evento deve essere normale, ossia destinato a verificarsi con una certa regolarità e periodicità, sì da consentire all'assicuratore di operare un'adeguata valutazione sulla determinazione dei premi; b) deve, inoltre, trattarsi di un evento non attuale ed incerto, ossia un accadimento futuro che potrà verificarsi, ma in un tempo seguente non noto (incertezza oggettiva), con esclusione di quegli eventi già verificatisi ma ignoti alle parti (incertezza

⁷⁴ Depone in favore di tale affermazione, il disposto degli artt. 1895 e 1896 c.c., rispettivamente dedicati all'inesistenza *ab origine* e alla cessazione successiva del rischio. La prima delle succitate norme commina la sanzione della nullità del contratto, laddove sia stato assicurato un rischio mai esistito, ovvero che abbia cessato di esistere prima della conclusione del contratto: ne consegue che, in un siffatto caso, conformemente alle norme che disciplinano la nullità del contratto e l'indebito, il contraente-assicurato avrà diritto alla restituzione del premio pagato, in via integrale, ad eccezione del caso in cui egli abbia concluso il contratto conoscendo, o dovendo comunque conoscere, la causa di invalidità; nel qual caso sorgerà un obbligo risarcitorio nei confronti dell'assicuratore che abbia confidato, senza sua colpa, nella validità del contratto di assicurazione. Invece, nel diverso scenario in cui il rischio venga meno a seguito dell'avvenuta stipulazione, e dunque nel corso della vigenza del contratto, il rapporto contrattuale si scioglie (*rectius* il contratto si risolve, ai sensi dell'art. 1453 c.c. e ss.), con effetto *ex nunc*, sicché l'assicuratore avrà il diritto di riscuotere i premi sino a quando la cessazione non gli viene comunicata, ovvero non venga altrimenti a sua conoscenza (fatto comunque salvo il diritto ad incassare interamente i premi relativi al periodo assicurativo in corso al momento della comunicazione o della conoscenza).

⁷⁵ Non può, pertanto, essere sussunto nel contratto di assicurazione il c.d. rischio favorevole, che è da intendersi come la "possibilità del verificarsi di un evento che è di per sé fonte di lucro o che può divenirlo in seguito alla conclusione di un contratto che copra questo rischio": L. BUTTARO, voce *Assicurazione in generale*, cit., 448-449.

⁷⁶ L. BUTTARO, *ibidem*, 449;

soggettiva); c) l'evento deve, infine, essere slegato dalla volontà dei soggetti interessati alla copertura assicurativa, ma tale requisito va inteso in senso ampio, nel senso che è pur sempre consentita la copertura degli eventi causati dall'assicurato, purché egli non si sia intenzionalmente determinato a produrli.

Talché, possiamo definire il rischio come la possibilità di un evento dannoso normale, non attuale, ed incerto, che incombe su un *quid* con cui l'assicurato è in relazione, indipendentemente dalla volontà del soggetto o dei soggetti interessati⁷⁷.

2.2. I c.d. rischi della navigazione.

2.2.1. Premessa: principio di universalità dei rischi della navigazione.

Così come per ogni contratto di assicurazione, anche nell'ambito delle assicurazioni marittime, il rischio è presupposto fondante: mutuando la definizione di rischio in generale che abbiamo sopra enucleato, il rischio nelle assicurazioni marittime può essere definito come l'evento futuro e incerto, proprio dell'ambiente nel quale la navigazione si esplica⁷⁸, che può determinare un pregiudizio (*sub specie* danno o perdita) delle cose o degli interessi assicurati; autorevole dottrina⁷⁹ precisa, poi, che nel campo trasportistico è sufficiente un rapporto di occasionalità, più che di causalità, tra l'attività di navigazione e l'evento dannoso.

La disciplina del rischio nelle assicurazioni marittime presenta talune rilevanti peculiarità⁸⁰ rispetto alle nozioni valevoli, in via generale, per il rischio oggetto del

⁷⁷ L. BUTTARO, voce *Assicurazione in generale*, cit., 449; A. CUSMAI, *L'assicurazione delle merci*, cit. 112

⁷⁸ G. PESCATORE, voce *Assicurazione – IX Assicurazioni nella navigazione marittima, interna ed aerea*, cit., 6.

⁷⁹ A. DONATI, *Trattato del diritto delle assicurazioni private*, cit., 3

⁸⁰ Evidente particolarità si rinviene nella disciplina del rischio putativo: secondo quanto disposto dall'art. 514 c. nav., invero, è valida l'assicurazione marittima anche se il rischio non è mai esistito, ovvero ha cessato di esistere, qualora la notizia dell'inesistenza o della cessazione del rischio, ovvero dell'avvenimento del sinistro non sia pervenuta prima della conclusione del contratto, nel luogo della

contratto di assicurazione ex artt. 1882 e ss. c.c. ed un tanto pare rispondente al carattere di specialità, o meglio di autonomia⁸¹, che contraddistingue il diritto della navigazione⁸².

Ai fini della presente trattazione, riveste particolare importanza evidenziare quali siano nel concreto i rischi propri del diritto della navigazione, così da comprendere se in detta categoria possano trovare inclusione anche i fatti di pirateria.

La risposta perviene dall'esame del disposto dell'art. 521 c. nav., per l'appunto rubricato "*Rischi della navigazione*".

La norma in esame stabilisce che "*sono a carico dell'assicuratore i danni e le perdite che colpiscono le cose assicurate per cagione di tempesta⁸³, naufragio⁸⁴, investimento⁸⁵,*

stipulazione o in quello dal quale l'assicurato diede ordine di assicurare; fino a prova contraria, però, si presume che la notizia sia tempestivamente pervenuta nei luoghi suddetti, e che il contratto sia conseguentemente nullo: pertanto, è la parte che ha interesse ad affermare la validità del contratto che deve fornire la prova contraria suddetta, ossia che la notizia non sia tempestivamente pervenuta

⁸¹ A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, cit., 34 e ss.

⁸² S. VERNIZZI, *Il rischio putativo*, Milano, 2010, 34, osserva che, con particolare riferimento alla diversa disciplina del rischio putativo la *ratio* è da individuare nell'esigenza di favorire il commercio marittimo, ovvero far fronte alla rapidità di circolazione dei beni propria dei traffici marittimi. Lo stesso Autore, peraltro, aggiunge che oggi la prefata eccezione di cui all'art. 514 c. nav. sembra aver perso rilevanza, tenuto conto della possibilità offerta dai nuovi mezzi di comunicazione di ottenere e fornire informazioni in tempo reale.

⁸³ "*Violenta perturbazione atmosferica la cui rilevanza dipende da valutazioni da fare caso per caso, in ogni modo deve trattarsi di evento che superi le manifestazioni ordinarie*": così A.M. SIA, *Commento al Titolo V – Delle assicurazioni*, cit., 13.

⁸⁴ "*Perdita materiale della nave ossia perdita di valore economico della stessa a seguito dei danni subiti a seguito dell'azione del mare. Esso può anche essere considerato un sinistro prodotto da un rischio escluso dalla copertura assicurativa*": così A.M. SIA, *ibidem*.

⁸⁵ "*Avvenimento fortuito rappresentato da urto della nave contro qualsiasi cosa (costa, bassofondo) che determini l'incagliamento della nave e la sua parziale inutilizzabilità*": così A.M. SIA, *ibidem*.

*urto*⁸⁶, *getto*⁸⁷, *esplosione*, *incendio*, *pirateria*, *saccheggio*⁸⁸, *ed in genere tutti gli accidenti della navigazione*⁸⁹.

Si tratta, a ben vedere, di una formulazione dal contenuto estremamente ampio⁹⁰, specie nella parte in cui pone a carico dell'assicuratore i danni e le perdite derivanti da tutti gli accidenti della navigazione, ossia gli *"accadimenti che possono avvenire sul mare e colpire i beni assicurati in occasione del trasporto"*⁹¹: ecco perché la dottrina unanimemente afferma, in materia di assicurazioni marittime, il principio di universalità dei rischi⁹², precisando che l'elencazione contenuta nell'art. 521 c. nav. in ordine ai c.d. rischi nominati assume una funzione meramente esemplificativa, nel senso di elencare quali siano i rischi della navigazione maggiormente ricorrenti nella prassi: ne consegue

⁸⁶ *"Collisione tra nave ed altra nave o altri corpi mobili e fissi (pontili, banchine, ghiaccio, relitti ecc.)"*: così A.M. SIA, *Commento al Titolo V – Delle assicurazioni*, cit., 14.

⁸⁷ *"Il rischio derivante dal sacrificio di parti della nave o del carico per evitare rischi maggiori"*: così A.M. SIA, *ibidem*.

⁸⁸ Ossia il *"furto con violenza quando non rientra nel tumulto, baratteria, o colpa del capitano dell'equipaggio"*: così A. DONATI, voce *Assicurazioni marittime e aeronautiche*, cit., 733.

⁸⁹ Osserva A. BOGLIONE, *Pirateria e rischi di guerra nelle assicurazioni marittime*, cit., 58 che già le polizze marittime napoletane del tardo Quattrocento e del primo Cinquecento contengono un elenco particolareggiato di rischi "nominati" corrispondenti a quelli riportati all'art. 521 c. nav.: l'esempio è rappresentato, in ispecie, da una polizza assicurativa risalente al 1498, ove l'assicuratore assumeva a suo carico *"tutti i risichi e pericoli che alcuni modi potessero intervenire de foco, de mare, de vento, de gecto, da corsali amici et inimici et da omne altro caso pensato et non pensato et così divinale contro umanale e tanto de amici come da inimici"*.

⁹⁰ Interessante quanto osserva A. DANI, *Assicurazioni marittime*, cit., 44: *"in realtà, l'elencazione degli eventi collettivamente denominati «rischi della navigazione» consiste in una congerie abbastanza disordinata di «rischi» in senso tecnico (ad es., tempesta, pirateria), di «sinistri» (ad es., naufragio) e di fenomeni che possono partecipare sia alla nozione di rischio, sia a quella di sinistro (ad es., incendio) (...). Può comunque concludersi che il concetto di rischi della navigazione (o di perils of the sea) individua in base ai rischi coperti le fattispecie rientranti nella definizione di assicurazioni marittime"*.

⁹¹ A.M. SIA, *ibidem*.

⁹² Così A. DONATI, voce *Assicurazioni marittime e aeronautiche*, cit., 732; N. RONZITTI, voce *Pirateria (diritto vigente)*, cit., 931.

che l'assicurazione marittima trova limitazione solo ove vi sia tra le parti una specifica indicazione dei rischi esclusi, in quanto derivante dalla legge o dal singolo contratto⁹³.

Peraltro, il dettato codicistico di cui all'art. 521 c. nav. è destinato ad essere implementato – ed in parte anche alterato – dalla prassi applicativa, ossia dal tenore dei formulari assicurativi propri dell'ambito marittimistico: questi, infatti, di norma non assicurano una copertura generale per tutti gli accadimenti occorsi nel corso dell'attività di navigazione, e prevedono un sistema di rischi nominati non universalmente, ma singolarmente⁹⁴.

Effettuata tale opportuna precisazione, che, per come si andrà a chiarire in seguito⁹⁵, riverbera i propri effetti anche sulla copertura assicurativa del rischio di pirateria, andiamo ora ad analizzare nel dettaglio tale rischio.

2.2.2. Il rischio di pirateria nel codice della navigazione: profili definitori.

Nell'esame del rischio di pirateria, una prima riflessione si impone sotto il profilo definitorio: infatti, al fine di comprendere la rilevanza della copertura assicurativa prestata in ordine ad atti perpetrati dai pirati, è essenziale comprendere quale sia l'estensione della definizione di "pirateria", come rischio oggetto di copertura, in quanto testualmente richiamato dall'art. 521 c. nav. Invero, l'ampia disamina effettuata nel primo capitolo consente agevolmente di capire che detta estensione è estremamente variabile,

⁹³ Tale circostanza costituisce una ulteriore particolarità propria delle assicurazioni marittime: invero, nella ordinaria disciplina delle assicurazioni contro i danni rilevano solo i rischi nominati, e dunque gli eventi futuri e incerti specificamente dedotti

⁹⁴ Detta particolarità è propria anche del rischio di pirateria, nella prassi assicurativa inglese, su cui si rinvia al paragrafo 2.3 del presente capitolo

⁹⁵ La sistematica del codice della navigazione e la rilevanza da questo assegnata ai c.d. rischi nominati sono, infatti, messe in discussione nella prassi applicativa dei traffici commerciali, ove sempre maggior rilievo riveste la contrattualistica di *common law*: così, anche nell'ambito delle assicurazioni marittime, vi è un largo utilizzo dei formulari inglesi, i quali, alla luce dell'evoluzione storica dei fenomeni di pirateria, variamente assicurano il relativo rischio.

mutando a seconda che venga fatta propria la definizione data dalla normativa nazionale, ovvero da quella internazionale.

Non volendo affrontare nuovamente nel dettaglio le definizioni di pirateria fornite a livello nazionale ed internazionale, pare invece indispensabile ricordare brevemente quali siano le modalità di coordinamento delle due discipline.

Già si è avuto modo di affermare che l'ordine di esecuzione della Convenzione di Montego Bay non importa automatica abrogazione delle norme incriminatrici nazionali che reprimono atti non configurabili come pirateria alla stregua delle convenzioni internazionali, potendo essere ampliato l'ambito di applicazione del delitto *de quo*, laddove concernente atti di depredazione compiuti nelle acque territoriali di un dato Stato.

Quanto, invece, alla ipotesi opposta, vale a dire quella delle fattispecie incriminatrici previste dalla normativa convenzionale, ma non corrispondenti ad altrettanta norma sanzionatoria interna, l'organo giudicante può cionondimeno far propria la normativa internazionale nella determinazione della condotta e, quindi, applicare la disciplina sanzionatoria nazionale, desunta dagli artt. 1135 e ss. c. nav.⁹⁶

Se, dunque, quanto al problema di coordinamento tra l'ambito operativo del delitto di cui all'art. 1135 c. nav. e quello previsto dall'art. 100 UNCLOS, la soluzione è nel senso di non ritenere che l'uno prevalga sull'altro, ma piuttosto che l'uno vada analizzato ed applicato in funzione dell'altro, tale ragionamento può essere esteso anche all'art. 521 c. nav., il quale, come abbiamo già sopra evidenziato, include il rischio di pirateria tra quelli propri dell'attività di navigazione.

Autorevole dottrina⁹⁷ porta, a sostegno di tale affermazione, due ragioni essenziali.

⁹⁶ G. REALE, *La pirateria marittima*, cit., 72.

⁹⁷ N. RONZITTI, voce *Pirateria (diritto vigente)*, cit., 930.

In primo luogo, va considerato che, nel concreto, vi sono talune condotte rilevanti ai sensi dell'art. 1135 c. nav. e non parimenti sanzionate dall'art. 100 UNCLOS, non fornendo la normativa nazionale alcuna specificazione in ordine al luogo ove il delitto di pirateria può essere compiuto, a differenza del disposto dell'art. 100 UNCLOS, ove viene assegnata piena rilevanza ai soli atti compiuti in alto mare, con tacita esclusione delle condotte consumate in acque territoriali.

La seconda, ricollegata alla funzione propria della Convenzione di Ginevra dapprima, e recepita in termini rafforzativi dalla Convenzione di Montego Bay successivamente, valorizza la circostanza che la normativa internazionale è diretta all'istituzione di efficaci metodi di prevenzione e repressione della pirateria, e non già alla regolamentazione di rapporti di natura privatistica: talché non può ritenersi che essa vada ad incidere sull'estensione definitoria fatta propria dall'art. 1135 c. nav. e funzionale per l'appunto alla regolamentazione dei rapporti predetti.

Tale seconda ragione assume un valore dirimente, specie per quel che concerne il profilo assicurativo, che, a ben vedere, è materia diretta a disciplinare i rapporti di natura privatistica che intercorrono tra i soggetti contrattuali.

Volendo, infatti, applicare tale ragionamento nel concreto, e dunque analizzando l'incidenza del dato definitorio sull'art. 521 c. nav., appare fondamentale osservare che la norma in esame attiene ai rischi propri delle assicurazioni marittime, e in particolare ad una circostanza rilevante sotto il profilo privatistico dei rapporti tra impresa di assicurazione e contraente-assicurato: la nozione di pirateria incorporata nell'art. 521 c. nav., nella parte in cui assegna rilevanza al relativo rischio, non può, dunque, che essere quella dell'art. 1135 c. nav.

Ne discende che, il contraente-assicurato sarà coperto sia nel caso di atti di pirateria perpetrati all'interno delle acque territoriali, sia nell'ipotesi di siffatte condotte illecite poste in essere in alto mare: e ciò, lo ribadiamo, dipende dal fatto che l'art. 1135 c. nav.

è del tutto generico nel definire l'ambito spaziale rilevante ai fini della commissione del delitto di pirateria.

Peraltro, ben potrebbero le parti escludere interamente, o comunque limitare, i rischi della navigazione: sicché l'assicuratore, per contenere l'eventuale rischio di pirateria, assegnando rilevanza alle sole condotte perpetrate in alto mare, potrebbe far propria, nella polizza assicurativa, la definizione di pirateria *iuris gentium* di cui all'art. 100 UNCLOS, con conseguente esclusione della copertura assicurativa in relazione agli atti illeciti perpetrati dai pirati nelle acque territoriali⁹⁸.

Meglio ancora, al fine di evitare eventuali contestazioni in ordine all'estensione della copertura assicurativa, utilmente le parti potrebbero inserire nella relativa polizza una definizione specifica del rischio di pirateria, così da stabilire *ex ante*, prima che si verifichi qualsivoglia danno o pericolo, quali siano gli atti di pirateria oggetto della copertura stessa⁹⁹.

Un secondo problema, che si rinviene analizzando il rischio di pirateria nel suo aspetto puramente definitorio, emerge laddove si consideri che la fattispecie di pirateria presenta tratti simili ad altre e diverse fattispecie di rilevanza penale, tra le quali un ruolo di non secondaria importanza riveste, oggi, il delitto di terrorismo.

La normativa nazionale si occupa della predetta fattispecie, all'art. 270 *bis* c.p.¹⁰⁰, rubricato "*Associazione con finalità di terrorismo anche internazionale o di eversione*".

⁹⁸ N. RONZITTI, voce *Pirateria (diritto vigente)*, cit., 931.

⁹⁹ M. BRIGNARDELLO, *I problemi sollevati dalla pirateria: alcuni spunti di riflessione*, cit., 27.

¹⁰⁰ "*Chiunque promuove, costituisce, organizza, dirige o finanzia associazioni che si propongono il compimento di atti di violenza con finalità di terrorismo o di eversione dell'ordine democratico è punito con la reclusione da sette a quindici anni. Chiunque partecipa a tali associazioni è punito con la reclusione da sette a quindici anni. Ai fini della legge penale, la finalità di terrorismo ricorre anche quando gli atti di violenza sono rivolti contro uno Stato estero, un'istituzione o un organismo internazionale. Nei confronti del condannato è sempre obbligatoria la condisca delle cose che servirono o furono destinate a commettere il reato e delle cose che ne sono il prezzo, il prodotto o il profitto o che ne costituiscono l'impiego*".

dell'ordine democratico¹⁰¹: la disposizione, tuttavia, si limita a stabilire quale sia il trattamento sanzionatorio per i partecipanti all'associazione terroristica, senza precisare quali siano le condotte sussumibili nella nozione di terrorismo, salva la precisazione che deve trattarsi di atti di violenza¹⁰².

Soccorre, allora, il disposto del successivo art. 270 *sexies* c.p., il quale precisa che *"sono considerate con finalità di terrorismo le condotte che, per la loro natura o contesto, possono arrecare grave danno ad un Paese o ad un'organizzazione internazionale e sono compiute allo scopo di intimidire la popolazione o costringere i poteri pubblici o un'organizzazione internazionale a compiere o astenersi dal compiere un qualsiasi atto o destabilizzare o distruggere le strutture politiche fondamentali, costituzionali, economiche e sociali di un Paese o di un'organizzazione internazionale"*.

L'elemento, dunque, fondamentale nella concretizzazione del delitto di terrorismo è il fine politico¹⁰³: la condotta dell'agente, invero, deve essere posta in essere o contro un ente, o contro una collettività geograficamente determinata, al fine di intimorire l'intero consorzio civile di un Paese¹⁰⁴.

L'art. 270 *sexies* c.p., tuttavia, non si limita a ciò ed aggiunge che, nel definire le condotte con finalità di terrorismo, occorre altresì esaminare *"le altre condotte definite terroristiche o commesse con finalità di terrorismo da convenzioni o altre norme di diritto*

¹⁰¹ La disposizione è stata introdotta ad opera della l. 15.12.2001, n. 438, all'indomani dei gravi attacchi terroristici perpetrati dalle organizzazioni islamiche capeggiate da Bin Laden, a danno degli Stati Uniti.

¹⁰² Nozione, questa non estranea al disposto dell'art. 1135 c. nav., nella parte in cui sanziona il comandante o l'ufficiale di nave nazionale o straniera, che a scopo di depredazione commette violenza in danno di persona imbarcata su una nave nazionale o straniera.

¹⁰³ C. TELESCA, *Profili assicurativi e novità legislative in tema di pirateria*, cit., 220; U. LEANZA, *La pirateria marittima: diritto consuetudinario, diritto convenzionale e norme nazionali*, cit., 93. Anche la *case law* inglese ha valorizzato la componente politica, ma come criterio discrezionale tra rischi di guerra e pirateria: A. BOGLIONE, *Pirateria e rischi di guerra nelle assicurazioni marittime*, cit., 64.

¹⁰⁴ A. AULETTA, *Commento all'art. 270 sexies c.p.*, in *Codice penale ragionato*, diretto da R. GAROFOLI, Roma, 2015, 490.

*internazionale vincolanti per l'Italia*¹⁰⁵: tra le fonti sovranazionali, rileva, in particolare, la Convenzione internazionale per la repressione del finanziamento del terrorismo¹⁰⁶, il cui art. 2, lett. b)¹⁰⁷, conferma che alla base del reato di terrorismo vi deve essere una componente politico-militare¹⁰⁸.

Ulteriori due profili discriminatori tra il delitto di pirateria marittima e quello di terrorismo discendono direttamente dall'ambito spaziale ove gli atti dei pirati e quelli dei terroristi vengono posti in essere: il riferimento è, all'evidenza, al c.d. criterio della doppia nave, carattere essenziale nel delitto di pirateria, sia se declinata nella sua versione *iuris gentium*, sia se intesa come pirateria per analogia, ed invece elemento estraneo al delitto di terrorismo. Così come irrilevante, a fini terroristici, che la condotta di reato venga posta in essere nel mare territoriale, ovvero in alto mare: come sopra abbiamo ampiamente evidenziato, detto profilo costituisce, invece, nell'ambito del delitto di pirateria, criterio funzionale a distinguere gli atti di pirateria *iuris gentium*, rilevanti solo se compiuti in alto mare, dagli atti di pirateria per analogia, in relazione ai

¹⁰⁵ Si tratta di una clausola che consente un rinvio alle fonti sovranazionali normativamente vincolanti, così da integrare ed estendere la definizione di terrorismo, operando un adeguamento automatico del diritto interno. In particolare Cass. pen, sez. I, 11.10.2006 – 17.1.2007, n. 1072: *"L'art. 270 sexies c.p. rinvia, quanto alla definizione delle condotte terroristiche o commesse con finalità di terrorismo, agli strumenti internazionali vincolanti per l'Italia, e, in tal modo, introduce un meccanismo idoneo ad assicurare automaticamente l'armonizzazione degli ordinamenti degli Stati facenti parte della comunità internazionale in vista di una comune azione di repressione del fenomeno del terrorismo transnazionale"*.

¹⁰⁶ La Convenzione è stata sottoscritta a New York l'8.12.1999, e ratificata dall'Italia con l. 14.1.2003, n. 7.

¹⁰⁷ Commette reato ai sensi della presente Convenzione ogni persona che, con qualsiasi mezzo, direttamente o indirettamente, illecitamente e deliberatamente fornisce o raccoglie fondi nell'intento di vederli utilizzati, o sapendo che saranno utilizzati, in tutto o in parte, al fine di commettere: *a)* un atto che costituisce reato ai sensi e secondo la definizione di uno dei trattati enumerati nell'allegato; *b)* ogni altro atto destinato ad uccidere o a ferire gravemente un civile o ogni altra persona che non partecipa direttamente alle ostilità in una situazione di conflitto armato quando, per sua natura o contesto, tale atto sia finalizzato ad intimidire una popolazione o a costringere un governo o un'organizzazione internazionale a compiere o ad astenersi dal compiere, un atto qualsiasi.

¹⁰⁸ Detta interpretazione ha trovato l'unanime avallo della giurisprudenza della Corte di Cassazione: Cass. pen, sez. I, 11.10.2006 – 17.1.2007, n. 1072; Cass. pen, sez. V, 4.7.2008 – 22.10.2008, n. 39545; Cass. pen, sez. V, 18.7.2008 – 7.1.2009, n. 75.

quali l'ordinamento nazionale consente, ex art. 1135 c. nav., una generale possibilità di perseguimento e repressione.

Chiariti gli elementi di *discrimen* tra pirateria e terrorismo, giova ora precisare quali conseguenze importi tale differenziazione sotto il profilo assicurativo: ebbene, la differenza non è di poco conto, se si considera che il rischio di terrorismo viene comunemente ricondotto dalle polizze assicurative ai c.d. rischi di guerra, mentre il rischio di pirateria, fatte salve le eccezioni che ci accingiamo ad esaminare nel paragrafo che segue, costituisce rischio ordinario della navigazione¹⁰⁹.

2.2.3. Il rischio di pirateria nella prassi applicativa delle polizze assicurative. Rischi marittimi e rischi di guerra.

Il rischio di pirateria tradizionalmente è ricondotto ai rischi ordinari della navigazione (anche denominati rischi di marittimi, o *marine risks*, nell'accezione anglosassone), in quanto nominato nello specifico dall'art. 521 c. nav.

Ai rischi marittimi si contrappongono i rischi di guerra (o *war risks*).

Storicamente¹¹⁰, detta denominazione trova dei primi embrionali riscontri in talune polizze assicurative della fine del Trecento: ivi, oltre alla copertura per gli eventi meteorologici, le parti individuano, invero, ulteriori eventi futuri ed incerti incombenti sulla spedizione marittima, i quali vengono raggruppati nell'ampia accezione di *common law* di *perils of the sea*.

Quindi, nella polizza *S&G – Ship and Goods* del 1737 e, successivamente, nel *Marine Insurance Act* del 1906, nella categoria dei *sea perils*, pericoli di mare, vengono inclusi sia i *war perils*, sia i *pirates*¹¹¹: e dunque, l'atto dei pirati costituisce, in quell'epoca, tipico

¹⁰⁹ A MORELLI, *Terrorismo e pirateria: quale copertura assicurativa?*, in *Ass. trasp.*, 2005, p. 13.

¹¹⁰ A. BOGLIONE, *Pirateria e rischi di guerra nelle assicurazioni marittime*, cit., 52

¹¹¹ Si rinvia al paragrafo che segue.

rischio di mare, e alla medesima categoria appartengono, altresì, i pericoli di guerra. Non vi è, in altre parole, una contrapposizione tra rischi marittimi e rischi di guerra, ed i primi costituiscono al tempo una categoria generale, nella quale trovavano inclusione anche i secondi.

Un tanto pare rispondente all'evoluzione storica che ha caratterizzato lo sviluppo dei traffici marittimi, nel senso che questi si sono via via fatti sia più sicuri¹¹², sia meno frequenti¹¹³: se un tempo gli attacchi dei pirati ed i rischi di guerra costituivano minaccia abituale ai traffici marittimi stessi, nel corso del tempo l'esigenza di far fronte a questi rischi è andata scemando.

Sicché, a partire dal Novecento si assiste, specie all'interno del mercato assicurativo inglese, ad una generale riqualificazione dei rischi oggetto di copertura assicurativa, mediante classificazione degli stessi in rischi ordinari (R.O.) e rischi di guerra (R.G.): questi ultimi, di norma, vengono esclusi dalle polizze marittime di assicurazione, in forza dell'apposizione della clausola "*Free of Capture and Seizure*"¹¹⁴, in forma abbreviata "*F.C.&S.*"¹¹⁵, anche al fine di ridurre il premio dovuto dal contraente, probabilmente non più interessato ad una copertura generale, alla luce dell'acquisita serenità dei traffici marittimi¹¹⁶. Nella categoria dei rischi di guerra vengono, indi, inclusi i tumulti popolari (*riots - civil commotions*), gli atti vandalici (*malicious acts*) ed i rischi politici, tra cui anche gli atti di terrorismo.

¹¹² Anche e in considerazione dell'abolizione della guerra di corsa sancita nel Congresso di Parigi del 1865.

¹¹³ Oggigiorno, pur rimanendo fondamentale il traffico di merci via mare, affiancato dal trasporto stradale di merci, si è invece ridotto il traffico di passeggeri, che transitano perlopiù su rotte aeree.

¹¹⁴ Letteralmente, "libero da cattura e sequestro".

¹¹⁵ Talché per assicurare anche i *war risks* era necessario inserire una ulteriore clausola nell'appendice della polizza, al fine di annullare la correlata previsione della clausola "*F.C.&S.*".

¹¹⁶ Conferma un tanto A. BOGLIONE, *Pirateria in Somalia: la cattura della nave, col suo carico, perpetrata a scopo di riscatto di per sé sola non giustifica l'abbandono agli assicuratori e non costituisce perdita né attuale, né potenziale*, in *Dir. mar.*, 2011, 284.

Volendo poi soffermarci, più nel dettaglio, sulla evoluzione storica della normativa nazionale, il fatto che la pirateria sia riconducibile ai rischi marittimi, più che ai rischi di guerra, trova una prima conferma nel codice di commercio del 1882, nel cui art. 615 si legge che *"sono a rischio dell'assicuratore le perdite ed i danni che accadono alle cose assicurate per cagione di tempesta, naufragio, investimento, urto, cambiamenti forzati di via, di viaggio o di nave; per cagione di getto, esplosione, fuoco, pirateria, saccheggio ed in generale per tutti gli altri accidenti di mare"*; ai rischi marittimi, il Codice di Commercio giustappone i rischi di guerra, al cui riguardo l'art. 616 precisa non esser questi a carico dell'assicuratore, salvo espressa convenzione in tal senso.

La sistematica del codice di commercio viene, quindi, parzialmente ripresa dal legislatore nel 1942: nel codice della navigazione, la pirateria figura tra i rischi marittimi; non vi è, invece, alcuna disposizione che contempli la copertura assicurativa, ovvero della stessa per i rischi di guerra. In forza del carattere dicotomico delle norme che governano le assicurazioni marittime, conseguente all'applicazione dell'art. 1885 c.c., è, tuttavia, consentito il rinvio alla disciplina generale del codice civile e, segnatamente, all'art. 1912: la prefata disposizione conferma il contenuto del previgente art. 616 codice di commercio, nel senso della non rispondenza dell'assicuratore per i danni determinati da movimenti tellurici, da guerra, da insurrezione o tumulti popolari.

Ecco, dunque, la grande differenza tra i rischi marittimi ed i rischi di guerra: se per i primi è valevole l'applicazione del principio di universalità dei rischi, per i secondi la copertura assicurativa opera solo laddove essi siano specificamente previsti in polizza¹¹⁷.

Nonostante in forza del predetto principio di universalità dei rischi della navigazione, il rischio di pirateria, incluso in detta categoria di rischi ex art. 521 c. nav., debba in linea teorica trovare copertura assicurativa, a prescindere da una precisa

¹¹⁷ S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, cit., 153; F. MOLITERNI, *Assicurazione marittima ed assicurabilità del rischio pirateria*, in *Nuove piraterie e ordinamenti giuridici interni ed internazionali* (a cura di A. URICCHIO), Bari, 2011, 157.

pattuizione contrattuale, la prassi propria del mercato assicurativo italiano, conformemente a quella invalsa nel mondo anglosassone¹¹⁸, vede indicato il rischio di pirateria in due diversi tipi di formulari utilizzati nelle assicurazioni merci¹¹⁹, e rispettivamente denominati Clausola Merci I (Pieno Rischio) e Clausola Merci II (Rischi Base).

Andando per ordine.

La Clausola Merci I copre tutti i danni materiali e diretti che le merci assicurate subiscono, a causa di tutti i rischi, salvo quelli espressamente esclusi dall'art. 2 della polizza stessa¹²⁰: e dunque si tratta di una copertura apprestata in termini ampi e

¹¹⁸ Mediante l'utilizzo delle polizze I.C.C. (A), I.C.C. (B) e I.C.C. (C), la prima corrispondente alla Clausola Merci I, e le altre due alla Clausola Merci II: si rinvia, sul punto, al paragrafo 2.3 del presente capitolo.

¹¹⁹ Con riferimento all'assicurazione corpi, il mercato italiano ha continuato ad utilizzare le polizze già diffuse, mediante integrazioni e manipolazioni, sì da renderle compatibili con le condizioni praticate dagli assicuratori inglesi, sino all'adozione, nel 1988, da parte dell'ANIA, del formulario "Camogli", il cui art. 1 è inequivoco nell'affermare che l'assicurazione è prestata alle condizioni delle clausole dell'*Institute of London Underwriters*: A. DANI, voce *Assicurazioni marittime*, in *Diritto della navigazione* (a cura di M. DEIANA), Milano, 2010, 50.

¹²⁰ Art. 2 – Esclusioni: Sono esclusi i danni e le perdite dipendenti, totalmente o parzialmente, direttamente o indirettamente da: a) dolo o colpa grave del Contraente, dell'Assicurato o di loro rappresentanti nonché dolo dei rispettivi dipendenti; b) difetto, vizio o insufficienza di imballaggio o di preparazione delle merci al trasporto; cattivo stivaggio sia sul mezzo vettore che nel container o simili effettuato prima della decorrenza della garanzia o comunque a cura o sotto il controllo del Contraente, dell'Assicurato o di loro rappresentanti e dei rispettivi dipendenti; c) vizio proprio o qualità insite della merce, combustione spontanea, fermentazione e calo naturale; d) ritardo o perdite di mercato anche se conseguenti ad un evento Assicurato; e) contrabbando, commercio, attività o traffici proibiti o clandestini; f) insolvenza, morosità, mancato adempimento di obbligazioni pecuniarie del proprietario, dell'armatore, noleggiatore o gestore della nave; g) guerra, guerra civile, rivoluzione, ribellione, insurrezione; sommossa originata dai casi predetti; atti ostili compiuti da potenza belligerante o contro la stessa; h) cattura, sequestro, arresto, restrizione o impedimento di commercio e loro conseguenze, o tentativi a tale scopo, tranne il caso di pirateria; i) ordigni bellici quali mine, siluri o bombe dispersi o comunque non segnalati; l) atti compiuti da scioperanti, da lavoratori colpiti da serrata o da persone che prendano parte ad atti contro l'esercizio del lavoro o a tumulti o a disordini civili; m) atti compiuti da terroristi o da persone che agiscano per scopi politici; n) contaminazione radioattiva, trasmutazione del nucleo dell'atomo, radiazioni provocate dall'accelerazione artificiale di particelle atomiche.

generali, da cui deriva la denominazione di Clausola a Pieno Rischio, nonché l'utilizzo, nella prassi assicurativa, della locuzione polizza "All risks"¹²¹.

Quanto all'assicurabilità del rischio di pirateria, all'interno di detto formulario, va precisato che il rischio stesso non trova una individuazione, a livello di copertura assicurativa, in termini positivi, bensì in termini negativi, figurando quale eccezione alle esclusioni della copertura stessa: all'art. 2, lett. h), si legge infatti che sono esclusi dalla polizza la cattura, il sequestro, l'arresto, la restrizione o l'impedimento di commercio e le loro conseguenze, nonché i tentativi a tale scopo, ad eccezione del caso di pirateria

La Clausola Merci II è, invece, diretta alla copertura dei fatti integranti perdita totale della merce assicurata¹²² e conseguenti ad eventi eccezionali¹²³. A ben vedere, dall'analisi

¹²¹ Le polizze "All risks" hanno sollevato dei dubbi in ordine al riparto dell'onere probatorio; si sono in proposito confrontati due orientamenti: l'uno, secondo il quale la previsione della copertura di tutti i rischi, importa in capo all'assicurato l'onere della dimostrazione del danno nell'ambito spaziale e temporale in cui la garanzia opera, ed in capo all'assicuratore l'onere di provare che l'evento non sussiste, o che esso non ha prodotto il danno, ovvero che ricorrono nella specie fatti modificativi o estintivi dell'obbligo di indennizzo assunto (C. App. Firenze, 9.3.1984; Trib. Genova, 17.4.1990; Trib. Genova, 4.2.1992; Trib. Milano, 11.10.1993); l'altro deponente nel senso che spetti all'assicurato l'onere di dimostrare che non ricorrono specifiche cause di esclusione della garanzia assicurativa (Trib. Napoli, 2.5.1961, C. App. Genova, 30.3.1974; C. App. Milano, 6.6.1995; Cass. civ., sez. III, 12.2.1998, n. 1473; C. App. Genova, 25.1.1999; Trib. Verona, 11.4.2003).

¹²² A. DANI, *Pirateria: fenomeno antico e problemi recenti*, cit., 108.

¹²³ Art. 1 (Rischi assicurati) - Sono a carico della Società i danni materiali e diretti che le merci assicurate subiscono durante il viaggio a causa di: a) incendio, azione del fulmine, esplosione, scoppio; b) incaglio, strisciamento della nave sul fondo, arenamento, collisione, urto del mezzo di trasporto contro oggetti fissi e/o mobili, affondamento, capovolgimento, sommersione, caduta di aeromobile; c) getto od asporto del mare; d) caduta di colli in mare all'imbarco, sbarco e durante il trasbordo se a rischio per la Società; e) operazioni di trasbordo o di sbarco e reimbarco nel caso in cui, dichiarata in un porto di rilascio la innavigabilità della nave, le merci siano state inoltrate a destinazione con altra nave o con la stessa nave riparata; ed inoltre, nei percorsi terrestri e durante le relative giacenze, a cagione di: f) deragliamento, ribaltamento del veicolo o del carro ferroviario, caduta dei medesimi in acqua o precipizi ed in genere uscita del veicolo dalla sede stradale tale da non consentire il rientro con i propri mezzi, salvo le uscite dovute a fatto volontario e non giustificato del conducente; g) scontro ferroviario o collisione o urto del veicolo contro corpi fissi (esclusi marciapiedi, isole spartitraffico, salvagenti e simili) e/o mobili, purché tale evento lasci tracce constatabili sul veicolo stesso; h) alluvione, inondazione, mareggiata, straripamento di fiumi e di laghi, rottura di dighe, tormenta di neve, nubifragio, frana, valanga, voragine, rottura di ponti e sprofondamento della sede ferroviaria o stradale. Ai fini della presente assicurazione per nubifragio si intende un evento atmosferico di eccezionale violenza e documentabile con bollettini meteorologici.

testuale del contenuto di tale polizza, il rischio di pirateria non figura né nell'ambito dei rischi assicurati, di cui all'art. 1, co. 1, né all'interno dell'art. 2 dedicato alle esclusioni della copertura assicurativa¹²⁴: cionondimeno, si ritiene che il rischio di pirateria possa confluire nella copertura assicurativa della Clausola Merci II, in forza del generale disposto dell'art. 1, co. 2, nella parte in cui pone a carico dell'impresa di assicurazione la perdita totale delle merci, nel corso di viaggi marittimi, e conseguente ad accidenti della navigazione diversi da quelli indicati al comma precedente, nonché la perdita totale di colli interi occorsa durante le operazioni di imbarco, sbarco e durante il trasbordo. Ciò, in conformità al generale disposto dell'art. 521 c. nav.

Pertanto i danni subiti dalle merci trasportate a seguito di infiltrazione di acqua per il solo effetto della pioggia battente, anche se accompagnata da vento, non sono risarcibili.

¹²⁴ Art. 2 (Esclusioni) - Sono esclusi i danni causati da: a) furto e rapina comunque perpetrati, a meno che si siano verificati in occasione di uno degli eventi previsti all'art. 1 e sempreché le circostanze non abbiano consentito di adottare le misure idonee ad evitarli; b) atti od omissioni commessi dal Contraente o dall'Assicurato sia dolosamente sia temerariamente e con la consapevolezza che un danno ne risulterà probabilmente; c) colpa grave del Contraente o dell'Assicurato nella scelta del vettore o del mezzo di trasporto; d) difetto, vizio o insufficienza di imballaggio o di preparazione delle merci al trasporto; e) cattivo stivaggio sia sul mezzo vettore che nel container e simile o inadeguata protezione della merce per il trasporto, qualora tali operazioni siano effettuate a cura o sotto il controllo del Contraente, dell'Assicurato o di loro dipendenti; f) vizio proprio o qualità insite della merce, intolleranza alle variazioni della temperatura, combustione spontanea, fennentazione e calo naturale; g) ritardo o perdite di mercato anche se conseguenti ad un evento assicurato; h) contrabbando, commercio, attività o traffici proibiti o clandestini; l) guerra, guerra civile, rivoluzione, ribellione, insurrezione; sommossa originata dai casi predetti; atti ostili compiuti da potenza belligerante o contro la stessa; m) cattura, sequestro, arresto, restrizione o impedimento di commercio e loro conseguenze, o tentativi a tale scopo; n) ordigni bellici quali mine, missili, siluri o bombe dispersi o comunque non segnalati; o) atti compiuti da scioperanti, da lavoratori colpiti da serrata o da persone che prendano parte ad atti contro l'esercizio del lavoro o a tumulti o a disordini civili; p) atti compiuti per terrorismo o per scopi socio politici; q) atti di vandalismo, di sabotaggio, e simili atti dolosi; r) radiazioni ionizzanti o contaminazione per radioattività provenienti da combustibili nucleari o da scorie nucleari o dalla utilizzazione di combustibili nucleari; elementi radioattivi, tossici, esplosivi o comunque pericolosi o contaminanti di impianti o macchine ove si sviluppa energia nucleare o componenti nucleari degli stessi; strumenti bellici che impieghino la fissione e/o la fusione atomica o nucleare o simile reazione ovvero sviluppino radioattività.

2.3. Il rischio di pirateria nella case law inglese.

Nell'ambito del mercato assicurativo, la tendenza propria degli operatori, anche nazionali, è quella di avvalersi delle polizze predisposte dalla prassi propria dei Paesi di *common law*, e, in ispecie, dalla prassi assicurativa inglese: ivi, va da subito rilevato che, in conseguenza del riaffiorare negli ultimi anni di fenomeni di pirateria, si è assistito ad un' incisiva rimodulazione del relativo rischio.

Quanto premesso, l'analisi della prassi passa imprescindibilmente dall'esame dei caratteri affini, e di quelli, invece, peculiari del diritto assicurativo marittimo inglese, rispetto a quello nazionale.

Una prima particolarità del diritto assicurativo marittimo inglese si rinviene nell'affermazione, all'interno della legge assicurativa fondamentale inglese, della rilevanza dei solo rischi nominati (*named perils*), ai fini della copertura assicurativa: il *Marine Insurance Act* del 1906, all'art. 3, comma 2, ultimo paragrafo, definisce infatti i *maritime perils* come "*the perils consequent on, or incidental to, the navigation of the sea, that is to say perils of seas, fire, war perils, pirates, rovers, thieves, capture, seizures, restraints and detentions of princes and people, jettisons, barratry and any other perils, either of the like kind or which may be designated by the policy*". Ossia, il *Marine Insurance Act* fornisce una definizione di rischi della navigazione, utilizzando il carattere causale che lega taluni eventi alla navigazione marittima, elencando nominativamente i rischi marittimi che già all'epoca costituivano oggetto di copertura assicurativa nelle relative polizze assicurative: tra questi, a ben vedere, figura anche il rischio di pirateria, o meglio il rischio derivante dagli atti dei pirati (*pirates*)¹²⁵.

¹²⁵ In punto definizione di 'pirateria' ai fini della copertura assicurativa inglese, cfr. G. GAUCI, *Total losses and the peril of piracy in English law of marine insurance*, in *Journal of maritime affairs*, 2012, 116-117: "*for the purpose of marine insurance, a pirate must operate for personal greed. ... a pirate must also be accompanied by violence at the moment of appropriation. However, unlike international law, marine insurance law allows piracy to be constituted as such not only on the high seas, but also in territorial waters,*

La grande differenza conseguente al diverso approccio in ordine alla individuazione dei rischi della navigazione da parte del diritto italiano e quello inglese riverbera sotto il profilo dell'onere probatorio: infatti, nel sistema nazionale la copertura assicurativa di un'universalità di rischi importa in capo all'assicurato l'onere di provare soltanto che il danno è derivato da un rischio della navigazione, ossia da uno degli specifici eventi descritti dall'art. 521 c. nav., ovvero da un qualsiasi accidente della navigazione, oltre che il rapporto di mera occasionalità tra evento e danno; diversamente, nel sistema inglese, il soggetto assicurato, ai fini dell'operatività della copertura assicurativa, deve provare la riconducibilità del danno ad un specifico pericolo della navigazione dedotto in polizza, nonché il nesso eziologico intercorrente tra accadimento e danno¹²⁶.

Una seconda peculiarità discende dalla lettura della definizione di *perils of the sea* fornita dalla *First Schedule* del *Marine Insurance Act*: la stessa, invero, precisa che "*the term perils of the sea refers only to fortuitas accidents or casualties of the sea*"; ne discende l'esclusione dalla copertura assicurativa di quegli eventi che accadono "*on the sea*", vale a dire ad esempio i danni che derivano dall'ordinaria azione delle onde e dei venti¹²⁷.

Il principio della rilevanza dei soli *named perils* trova sostanziale conferma anche nella stesura delle polizze assicurative inglesi (*rectius* clausolari assicurativi allegati alle polizze)¹²⁸.

In particolare, per quel che concerne i formulari assicurativi inglese diretti alla copertura anche del rischio di pirateria, occorre distinguere tra le polizze corpo (*hull coverage*), funzionali ad assicurare il bene nave, e le polizze merci, predisposte per la copertura assicurativa dei beni trasportati.

as long as the vessel can be said to be at sea. Unlike international law, ... marine insurance piracy does not necessitate a pirate operating from a ship apart from the victim ship".

¹²⁶ C. TELESKA, *Profili assicurativi e novità legislative in tema di pirateria*, cit., 216.

¹²⁷ S. BAGNARIOL, *L'assicurazione della nave*, cit., 79

¹²⁸ A. DANI, voce *Assicurazioni marittime*, cit., 50.

Il sistema assicurativo anglosassone conosce due formulari riferiti alla *hull coverage*: l'*Institute Time Clauses Hull* e l'*Institute Time Clauses Hull Disbursement and Increased Value (total loss only)*.

L'*Institute Time Clauses Hull* (in forma abbreviata *I.T.C.H.*) utilizza, conformemente al principio di rilevanza dei soli *named perils*, un sistema di copertura contro rischi espressamente indicati, i quali vengono individuati mediante elencazione dettagliata¹²⁹, e, solo al verificarsi di uno di detti pericoli nominati, sorge, in capo all'assicurato, il diritto al risarcimento del danno patito alla nave; tra questi, figura anche il rischio di pirateria (art. 6.1.5), da intendersi, dunque, come ordinario rischio di mare.

Da non confondere con l'*ITCH*, il diverso clausolario denominato *Institute Time Clauses Hull Disbursement and Increased Value (total loss only)*, il quale, come agevolmente si può comprendere dalla denominazione, garantisce la copertura assicurativa solo in caso di perdita totale, effettiva o costruttiva (*actual or constructive*), della nave assicurata: a prescindere dalla diversa estensione della copertura assicurativa del bene "nave", anche in tal caso trova specifica indicazione il rischio di pirateria (art. 6.1.5), come rischio ordinario della navigazione, coperto dalla relativa polizza¹³⁰.

¹²⁹ Art. 6, Perils - 6.1 This insurance covers loss of or damage to the subject-matter insured caused by: 6.1.1 perils of the seas rivers lakes or other navigable waters; 6.1.2 fire, explosion; 6.1.3 violent theft by persons from outside the Vessel; 6.1.4 jettison; 6.1.5 piracy; 6.1.6 contact with land conveyance, dock or harbour equipment or installation; 6.1.7 earthquake volcanic eruption or lightning; 6.1.8 accidents in loading discharging or shifting cargo or fuel. 6.2 This insurance covers loss of or damage to the subject-matter insured caused by: 6.2.1 bursting of boilers breakage of shafts or any latent defect in the machinery or hull; 6.2.2 negligence of Master Officers Crew or Pilots; 6.2.3 negligence of repairers or charterers provided such repairers or charterers are not an Assured hereunder; 6.2.4 barratry of Master Officers or Crew; 6.2.5 contact with aircraft, helicopters or similar objects, or objects falling therefrom provided that such loss or damage has not resulted from want of due diligence by the Assured, Owners, Managers or Superintendents or any of their onshore management. 6.3 Masters Officers Crew or Pilots not to be considered Owners within the meaning of this Clause 6 should they hold shares in the Vessel.

¹³⁰ Art. 6, Perils - 6.1 This insurance covers total loss (actual or constructive) of the subject-matter insured caused by: 6.1.1 perils of the seas rivers lakes or other navigable waters; 6.1.2 fire, explosion; 6.1.3 violent theft by persons from outside the vessel; 6.1.4 jettison; 6.1.5 piracy; 6.1.6 breakdown of or accident to nuclear installations or reactors; 6.1.7 contact with aircraft or similar objects, or objects falling therefrom, land conveyance, dock or harbour equipment or installation; 6.1.8 earthquake volcanic eruption or lightning. 6.2 This insurance covers total loss (actual or constructive) of the subject-matter insured caused

Nell'ambito delle polizze assicurative merci, soccorrono, invece, i formulari denominati *Institute Cargo Clauses (A)*, in forma abbreviata *I.C.C. (A)*, *Institute Cargo Clauses (B)*, o *I.C.C. (B)*, e *Institute Cargo Clauses (C)*, *I.C.C. (C)*, elaborate in origine dall'*Institute of London Underwriters*, ad integrazione del formulario assicurativa diffusa all'epoca dai *Lloyd's*, e denominata *SG Form*¹³¹.

Tra queste, un'analisi maggiormente dettagliata richiede l'*Institute Cargo Clauses (A)*. E ciò per due motivi essenziali: da un lato questo formulario – assimilabile alla Clausola Merci I (Pieno Rischio) utilizzata nel mercato assicurativo nazionale – costituisce una sorta di deroga al principio dei *named perils*, atteggiandosi a polizza *All risks*; invero, la clausola n. 2 dispone che l'assicurazione copre "*all risks of loss or damage to the subject-matter insured except ad excluded*¹³² *by the provisions of Clauses 4, 5, 6 and 7 below*"¹³³.

Dall'altro lato, è l'unico dei tre clausolari citati che prevede l'assicurabilità del rischio di pirateria¹³⁴: infatti, nelle ipotesi di esclusione anzidette non figura il rischio di pirateria, o meglio figura, ma come eccezione all'operatività dell'esclusione di cui alla clausola n.

by: 6.2.1 accidents in loading discharging or shifting cargo or fuel; 6.2.2 bursting of boilers breakage of shafts or any latent defect in the machinery or hull; 6.2.3 negligence of Master Officers Crew or Pilots; 6.2.4 negligence of repairers or charterers provided such repairers or charterers are not an Assured hereunder; 6.2.5 barratry of Master Officers or Crew, provided such loss or damage has not resulted from want of due diligence by the Assured, Owners or Managers. (...)

¹³¹ In realtà, il formulario *SG Form* consentiva la copertura sia delle merci che della nave: si trattava, dunque, di una polizza mista corpo e merci, che andava integrata, per l'applicazione con il *Marine Insurance Act*. Cfr. M. FAVARO, *Assicurazioni trasporti e Incoterms*, cit., 79.

¹³² Nell'originaria formulazione si utilizzava l'espressione "*except ad provided*": la modifica è, dunque, stata apportata al fine di chiarire che le clausole di cui ai numeri 4, 5, 6 e 7 contengono esclusioni alla copertura assicurativa.

¹³³ Le esclusioni di cui alle clausole *sub nn.* 4, 5, 6 e 7 dell'*I.C.C. (A)* possono essere raggruppate in quattro categorie: esclusioni derivanti dalla condotta del contraente-assicurato (es. *wilful misconduct*, dissesto finanziario o insolvenza del vettore), esclusioni legate alla merce trasportata (es. perdite ordinarie in peso e volume della merce, perdite derivanti da vizio o natura della merce, perdite derivanti da difetto di imballaggio), esclusioni derivante dall'attività di navigazione (es. ritardo, inidoneità del mezzo alla navigazione), ed esclusioni legate ad eventi socio-politici (es. motivi di guerra, scioperi).

¹³⁴ Il rischio di pirateria trovava copertura anche nell'antica polizza *SG* dei *Lloyd's*, come rischio ordinario: A. DANI, *Pirateria: fenomeno antico e problemi recenti*, cit., 108.

6, dedicata ai rischi di guerra¹³⁵. Diversamente, i formulari I.C.C. (B)¹³⁶ e I.C.C. (C)¹³⁷, riprendendo il principio generale di rilevanza dei soli rischi nominati, non includono in detto elenco il rischio di pirateria, né ne consentono la copertura richiamandolo nelle eccezioni alle esclusioni della copertura stessa.

I recenti fenomeni avvenuti nel Golfo di Aden e nello Stretto di Malacca hanno sollecitato negli assicuratori una rinnovata attenzione per il rischio di pirateria: si sono, così, affermate nuove clausole-tipo dirette a spostare il rischio di pirateria, dalla categoria dei rischi ordinari della navigazione, ai rischi di guerra¹³⁸.

Un primo esempio di tale tendenza è emblematicamente rappresentata dall'utilizzo da parte dei *Lloyd's*, nelle *Institute Cargo Clauses*, di una clausola opzionale, denominata *Piracy notice of cancellation*¹³⁹: essa consente all'assicuratore, nel caso in cui la polizza

¹³⁵ "In no case shall insurance cover loss, damage or expense caused by (...) capture, seizure, arrest, restraint or detention (piracy except) and the consequences thereof or any attempts thereat".

¹³⁶ Risks covered – 1. This insurance covers (...): 1.1 loss or damage to the subject-matter insured reasonably attributable to 1.1.1 fire or explosion; 1.1.2 vessel or craft being stranded grounded sunk or capsized; 1.1.3 overturning or derailment of land conveyance; 1.1.4 collision or contact of vessel craft or conveyance with any external object other than water; 1.1.5 discharge of cargo at a port of distress; 1.1.6 earthquake or volcanic eruption or lightning; 1.2 loss or damage to the subject-matter insured caused by: 1.2.1 general average sacrifice; 1.2.2 jettison; 1.2.3 entry of sea lake or river water into vessel craft hold conveyance container or place of storage; 1.3 total loss of any package lost overboard or dropped whilst loading on to, or unloading from, vessel or craft.

¹³⁷ Risks covered – 1. This insurance covers (...): 1.1 loss or damage to the subject-matter insured reasonably attributable to 1.1.1 fire or explosion; 1.1.2 vessel or craft being stranded ground or capsized; 1.1.3 overturning or derailment of land conveyance; 1.1.4 collision or contact of vessel craft or conveyance with any external object other than water; 1.1.5 discharge of cargo at a port of distress; 1.2 loss or damage to the subject-matter insured caused by: 1.2.1 general average sacrifice; 1.2.2 jettison.

¹³⁸ N. SMITH, *Piracy & Sanctions – The Challenges for Marine Insurance*, 2011, consultabile nel sito web www.ania.it; G. KARAPATEAS, *Maritime insurance: what impact has somali piracy had on marine insurance*, 2013, consultabile nel sito web www.aulibrary.au.edu/multim1/ABAC_Pub/The-Journal-of-Risk-Management-And-Insurance/v17-5.pdf

¹³⁹ Cargo piracy notice of cancellation (for use only with Institute Cargo Clauses). Where this insurance cover piracy and/or general average, salvage and sue and labour charges arising from piracy, such cover may be cancelled by insurers giving 7 days notice in writing, cancellation to take effect on the expiry of 7 days (10 days in respect of reinsurance) from midnight on which the notice is issued by insurers.

merci ordinaria (I.C.C.) preveda la copertura del rischio di pirateria, di cancellare la copertura medesima, mediante comunicazione scritta da inviarsi all'assicurato, nel termine di sette giorni, decorso il quale la copertura assicurativa per il rischio di pirateria si intende cessata; è comunque fatta salva la facoltà delle parti di reintegrare la copertura, mediante la previsione di un premio ulteriore, o di condizioni e garanzie diverse. Ebbene, l'utilizzo di una siffatta clausola è tipico nella polizza denominata *Institute War Strikes Clause Hulls-Time*, che disciplina il rischio di guerra¹⁴⁰.

I vantaggi a beneficio degli assicurati, che gli assicuratori inglesi adducono nel riqualificare il rischio di pirateria come rischio di guerra, sono essenzialmente due.

Anzitutto, un vantaggio sotto il profilo definitorio, nel senso che considerando il rischio di pirateria incluso nei rischi di guerra, così come il terrorismo, sarebbe possibile ridurre il contenzioso in ordine all'ambito applicativo della copertura assicurativa, specie in quei casi concreti in cui il discrimine tra pirateria e terrorismo appare estremamente labile.

In secondo luogo, ulteriore vantaggio pratico, derivante dall'inclusione del rischio di pirateria nei rischi di guerra, attiene al sistema della franchigia, di norma applicata nelle polizze assicurative dei rischi marittimi, ed invece estranea alle polizze che assicurano i rischi di guerra.

Ebbene, se effettivamente è possibile riscontrare tali vantaggi in favore dell'assicurato, è parimenti evidente che la riconduzione del rischio di pirateria ai rischi

Insurers agree to reinstate this coverage subject to agreement between insurers and insured prior to the cancellation taking effect as to any new rate of premium and/or warranties. Such cancellation shall not affect any insurance which has attached before the cancellation takes effect.

If the cancellation is in relation to specific geographical areas, such areas will be clearly defined by insurers in the notice of cancellation.

¹⁴⁰ Art. 5 – Termination. This insurance may be cancelled by either the Underwriters or the Assured giving 7 days notice (such cancellation becoming effective on the expiry of 7 days from midnight of the day on which notice of cancellation is issued by or the Underwriters). The Underwriters agree however to reinstate this insurance subject to agreement between Underwriters and Assured prior to the expiry of such notice of cancellation as to new rate of premium and/or conditions and/or warranties.

di guerra importi benefici anche per gli assicuratori medesimi: il riferimento è essenzialmente al corrispettivo spettante all'assicuratore stesso per la copertura del rischio di pirateria. Infatti, assicurando il rischio di pirateria quale rischio marittimo, di norma non ci potrebbe essere un aumento del premio dovuto dal contraente, nemmeno laddove la spedizione si svolgesse in zone c.d. a rischio, non essendovi alcun meccanismo funzionale ad individuare un premio addizionale (*additional premium*); un tanto non vale, invece, laddove il rischio di pirateria venga assimilato ai rischi di guerra: in tal caso, infatti, è consentita agli assicuratori la facoltà di imporre un premio ulteriore, laddove la nave si accinga a transitare nelle *listed areas*, vale a dire nelle zone ove il rischio di pirateria costituisce una costante, zone che vengono individuate e costantemente revisionate dal *Joint War Committee* stabiliti a Londra¹⁴¹.

Nell'ambito dell'analisi della prassi invalsa nel mercato assicurativo inglese, occorre, da ultimo, valutare se il rischio di pirateria sia in qualche modo coperto anche nelle assicurazioni *P&I*, che proprio nel mercato assicurativo hanno storicamente trovato la loro origine.

Tre sono gli scenari ipotizzabili al fine di offrire una copertura del rischio pirateria nell'ambito delle polizze *P&I*.

Una prima ipotesi di copertura, che già è stata evidenziata¹⁴², prende spunto dalla considerazione che oggigiorno i *P&I Clubs* offrono una copertura che non si limita agli originari rami *protection ed indemnity*, ma si estende anche ad altri rischi, tra cui rileva la copertura *War risks*, cui taluni *Clubs* riconducono la responsabilità, le perdite, i costi e le spese riconducibili ad attacchi dei pirati¹⁴³.

¹⁴¹ All'esito dell'aggiornamento effettuato il 10.12.2015, attualmente risultano inclusi nella *listed areas* i seguenti Paesi: Benin, Eritrea (a sud del 15° N), Golfo di Guinea (nella parte delle zone economiche esclusive del Togo, Benin, Nigeria, a nord del 3°N), Libia, Nigeria, Somalia, Togo, Pakistan, porto di Jakarta, Iran, Iraq, Israele, Libano, Arabia Saudita, Siria, Yemen, Venezuela.

¹⁴² Paragrafo 1.2.1, dedicato ai soggetti delle assicurazioni marittime.

¹⁴³ Ad esempio, *GARD*, <http://www.gard.no/web/updates/content/52041/piracy-and-insurance>, ove si specifica che "*liabilities, losses, costs or expenses arising from a true "piracy" attack/hijack are not excluded*

Così come potrebbe essere consentita la copertura del rischio di pirateria, in forza dell'applicazione della clausola denominata *Omnibus rule*: in base a questa clausola, invero, può essere disposta la liquidazione del danno in favore dell'associato-assicurato da parte del *Club*, anche laddove l'evento che ha prodotto il prefato danno non rientri tra quelli espressamente indicati nelle *rules*, ma risulti a questi stessi comunque assimilabile e, dunque, meritevole di copertura¹⁴⁴.

Infine, va anche ricordato che, laddove il rischio di pirateria non figuri nella polizza *P&I*, né come pericolo nominato, né come pericolo escluso, ciononostante esso potrebbe trovare copertura nella parte in cui da un atto di pirateria si determinino pregiudizi all'equipaggio o ai passeggeri riconducibili alla copertura *protection* (es: morte, infortunio o malattia), ovvero danni alla nave incidenti in termini di inquinamento, normalmente assicurati dai *P&I Clubs*, oppure ancora, in linea generale, danni al carico oggetto della copertura *indemnity*.

3. Il pagamento del riscatto.

Con riferimento al tipico *modus operandi* dei pirati moderni – specie nelle zone somale – si è già evidenziato nel capitolo precedente che la condotta tipica degli stessi si estrinseca nel sequestro della nave attaccata, oltre che dell'equipaggio, al fine di

from *P&I cover under Gard's Rule 58 (War Risk)*". Così anche *Standard Club*, <http://www.standard-club.com/media/1675877/maritime-security-piracy.pdf>, ove si precisa che "where a war risks policy includes piracy as a specific named peril, there may be overlap between P&I liabilities covered by the war risk P&I underwriters and those covered by the club".

¹⁴⁴ S. VERNIZZI, *Le assicurazioni P&I*, cit., 98.

conseguire un cospicuo riscatto (*ransom*)¹⁴⁵, dell'ordine di milioni di dollari, per la liberazione¹⁴⁶.

Difficilmente il proprietario della nave o delle merci dispone di risorse sì elevate da far fronte alla richiesta dei pirati. Sorge, allora, spontaneo un quesito: dove reperire i fondi per il pagamento di importi tanto ingenti?

Per fornire una risposta, pare opportuno richiamare la suddivisione operata dalla dottrina¹⁴⁷, in ordine alla ordinaria procedura di liberazione della nave e dell'equipaggio dal sequestro attuato dai pirati: quattro sono, in particolare, le fasi in cui si articola la richiesta di riscatto, ciascuna delle quali comporta l'insorgenza di una serie di costi.

La prima fase, che possiamo definire "fase di contatto", è quella che segue nell'immediatezza l'atto di sequestro. La locuzione adottata fa comprendere quali siano le operazioni che si svolgono in detto momento, ossia essenzialmente la presa di contatto con le parti coinvolte nell'evento: *in primis* l'armatore della nave, il proprietario del carico e le agenzie degli equipaggi; quindi, i soggetti con cui sia stato stipulato un contratto di utilizzazione della nave sequestrata, nonché i governi dei quali la nave sequestrata batte bandiera, e le agenzie marittime internazionali; infine, ed ovviamente, i famigliari degli ostaggi, oltre che, all'occorrenza, i *mass media*.

¹⁴⁵ Per una disamina storica della problematica del riscatto, v. C.M. MOSCHETTI, voce *Pirateria (storia)*, cit., 880 e ss.

¹⁴⁶ A. BOGLIONE, *Pirateria e rischi di guerra nelle assicurazioni marittime*, cit., 76-77 puntualmente osserva che "il conseguimento del ransom attualmente rappresenta l'obiettivo esclusivo da essi [dai pirati, ndr] perseguito; per ottenere forzatamente il pagamento i pirati sequestrano, sotto la minaccia delle armi, nave e carico, minacciando, in difetto, ritorsioni (finora in Somalia mai attuate) all'equipaggio e danni ai beni di cui si impadroniscono. Il profilo estorsivo ha preso il sopravvento, mettendo in ombra le altre componenti tradizionali della pirateria contemplate in sede internazionale e nelle disposizioni penali del codice della navigazione".

¹⁴⁷ P. TODD, *Piracy for ransom: insurance issues*, in *Journal of international maritime law*, 2009, 307; C. TELESCA, *Profili assicurativi e novità legislative in tema di pirateria*, cit., 224. La suddivisione in fasi operata dalla dottrina citata è, in realtà, parzialmente diversa: nulla precisano gli Autori sulla fase della negoziazione; gli stessi attribuiscono, invece, rilevanza ad una fase puramente psicologica di "rassicurazione ai famigliari degli ostaggi", che non pare rilevante nel descrivere le incidenze che il sequestro della nave importa sotto il profilo giuridico, ed in particolare, sotto quello delle assicurazioni.

La seconda fase è quella della negoziazione: tenuto conto del fatto che i pirati moderni sono tutt'altro che sprovveduti, e si avvalgono nella loro attività illecita dell'opera di abili negoziatori, anche la parte che subisce il sequestro deve del pari chiedere l'ausilio di mediatori.

Segue la fase della consegna del riscatto ai pirati, la quale di norma viene attuata per mezzo di due modalità: o via mare, servendosi di una nave a ciò precipuamente adibita, la quale viene scortata sino in alto mare da parte di una squadra di sicurezza; o per via aerea, consegnando il denaro per mezzo di paracadute diretto ad una nave, ovvero ad altra destinazione sulla terraferma. In questo momento avviene la correlata liberazione della nave, oltre che del carico a bordo e dell'equipaggio.

La procedura si articola, infine, nella fase conseguente alla liberazione, cui accedono i costi eventuali che possono essere frattanto insorti: fra di essi si annoverano le spese di noleggio della nave, qualora il noleggiatore non abbia potuto usufruirne conformemente a quanto pattuito nel contratto, le tasse portuali addizionali dovute allorché la nave soste in un porto dopo la liberazione per sostenere le riparazioni del caso, il carburante consumato nel corso della fase di sequestro o per condurre la nave in un porto sicuro all'esito della liberazione, le possibili spese derivanti da una volontaria omissione delle misure preliminari all'avvio dei motori, della pulizia dei filtri, doverose dopo un periodo di fermo, ma non possibili per la necessità di allontanarsi quanto prima dal luogo di sequestro.

Le voci che compongono il prezzo di riscatto sono, pertanto, ingenti e molteplici: una possibile soluzione per ovviare a detto problema potrebbe essere rinvenuto nella inclusione nelle polizze assicurative di clausole *ad hoc*, diretta a descrivere in via anticipata se e quali siano le voci di spesa oggetto di copertura per il rischio di pirateria, per l'ipotesi concreta che la nave e l'equipaggio siano sequestrati e, per la loro liberazione, venga richiesta una somma a titolo di riscatto.

La soluzione, tuttavia, non è così pacificamente acquisita.

3.1. Il riscatto come atto di avaria comune.

Per affrontare il problema del pagamento del riscatto, occorre distinguere due ipotesi: ossia l'ipotesi in cui i pirati richiedano un *quantum* di denaro per la liberazione della nave e del carico, e l'ipotesi in cui invece la domanda di pagamento sia correlata al rilascio dell'equipaggio¹⁴⁸.

Lasciando la trattazione della seconda problematica al paragrafo seguente, ci soffermiamo ora sulla prima delle succitate possibilità.

La dottrina¹⁴⁹ opportunamente rileva come il pagamento del riscatto per ottenere la liberazione della nave o della merce costituisca una condotta cui l'assicurato è tenuto, al fine di evitare o perlomeno diminuire il danno derivante dall'attacco subito, conformemente a quanto previsto dall'art. 1914 c.c. (*Obbligo di salvataggio*)¹⁵⁰, richiamato dal codice della navigazione, all'art. 534 (*Obbligo di evitare o diminuire il danno*)¹⁵¹, seppur con talune particolarità.

¹⁴⁸ M. BRIGNARDELLO, *I problemi sollevati dalla pirateria: alcuni spunti di riflessione*, cit., 28.

¹⁴⁹ C. SEVERONI, *La pirateria tra fonti normative di regolamentazione e strumenti contrattuali di gestione del rischio*, in *Dir. trasp.*, 2010, 42; A. DANI, *Pirateria: fenomeno antico e problemi recenti*, cit., 112; C. TELESCA, *Profili assicurativi e novità legislative in tema di pirateria*, cit., 225; M. BRIGNARDELLO, *ibidem*, 28.

¹⁵⁰ L'assicurato deve fare quanto gli è possibile per evitare o diminuire il danno. Le spese fatte a questo scopo dall'assicurato sono a carico dell'assicuratore, in proporzione del valore assicurato rispetto a quello che la cosa aveva nel tempo del sinistro, anche se il loro ammontare, unitamente a quello del danno, supera la somma assicurata, e anche se non si è raggiunto lo scopo, salvo che l'assicuratore provi che le spese sono state fatte 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.

¹⁵¹ Il comandante della nave, l'assicurato e i suoi dipendenti e preposti devono fare quanto è loro possibile per evitare o diminuire il danno. In deroga all'art. 1914, secondo comma, del codice civile le parti possono pattuire che le spese per evitare o diminuire il danno siano a carico dell'assicuratore solo per quella parte che, unita all'ammontare del danno da risarcire, non supera la somma assicurata, anche se non si è raggiunto lo scopo, salvo che l'assicuratore provi che le spese medesime sono state fatte inconsideratamente.

Una prima differenza concerne i soggetti su cui incombe l'obbligo: secondo il disposto dell'art. 1914 c.c., il solo assicurato, mentre secondo la norma ex art. 534 c. nav., detto obbligo è esteso al comandante della nave, ed ai dipendenti o preposti dell'assicurato¹⁵².

Con riferimento ai soggetti, va, inoltre, precisato che diverse sono le conseguenze in caso di inosservanza di tale obbligo, da parte del comandante o dell'equipaggio, nell'assicurazione corpi e nell'assicurazione merci: nel primo caso, invero, poiché l'assicuratore risponde anche del sinistro dipendente da colpa del comandante o dell'equipaggio, ai sensi dell'art 524 c. nav., solo l'inosservanza dolosa del dovere di salvataggio da parte di questi soggetti pregiudica la posizione dell'assicurato¹⁵³, nei limiti peraltro in cui si traduca in un aggravamento del danno¹⁵⁴; nel caso, invece, delle assicurazioni merci, non rileva in pregiudizio dell'assicurato nemmeno la condotta dolosa del comandante e dell'equipaggio, poiché la copertura assicurativa fornita dalla polizza merci opera anche in tali ipotesi.

Un secondo profilo di particolarità concerne il regime delle spese sostenute per evitare o diminuire il danno: in deroga alla normativa del codice civile, infatti, la disciplina marittimistica ammette, a favore dell'assicuratore, la possibilità di stabilire che l'obbligo complessivo su di lui incombente, in relazione ai danni e alle spese, non superi il valore della somma assicurata¹⁵⁵.

Salve queste peculiarità, le conseguenze del mancato adempimento dell'obbligo di salvataggio sono le medesime, sia nell'assicurazione ordinaria, che nelle assicurazioni

¹⁵² A. LEFEBVRE D'OVIDIO - G. PESCATORE - L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 677 fanno conseguire a tale estensione, in capo all'assicurato, un dovere di cooperazione attiva con il comandante, con l'equipaggio e con gli altri dipendenti e preposti.

¹⁵³ G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, cit., 1459.

¹⁵⁴ S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, cit., 367.

¹⁵⁵ A. LEFEBVRE D'OVIDIO - G. PESCATORE - L. TULLIO, *ibidem*, 678, riconducono la deroga a ragione di equità.

marittime: la perdita dell'indennità, in caso di dolo dell'assicurato, ovvero la riduzione della stessa, in ragione del pregiudizio sofferto dall'assicuratore, per il caso di colpa.

Nell'ambito del diritto inglese, la disciplina così come sopra descritta trova una rispondenza nell'utilizzo della clausola *Sue & Labour*¹⁵⁶, espressamente prevista dal *Marine Insurance Act*¹⁵⁷, nonché dall'*Institute Time Clause Hulls*¹⁵⁸ per l'assicurazione

¹⁵⁶ La relazione tra pagamento del riscatto e utilizzo della clausola *Sue and Labour* è stata oggetto di una recente pronuncia nel caso *Masefield AG vs Amlin Corporate Member Ltd*. Questi i fatti: il 19 agosto 2008 la nave denominata "Bunga Melati Dua", in viaggio dalla Malesia a Rotterdam, veniva sequestrata dai pirati somali nel Golfo di Aden; a bordo, oltre all'equipaggio, vi era un carico di partite di bio-diesel, assicurate sia per furto, che per atti di pirateria. A seguito di trattative, le parti concordavano il pagamento di un riscatto e, circa quaranta giorni dopo il sequestro, la nave veniva liberata e riprendeva il suo viaggio, giungendo a destinazione il 26 ottobre 2008. La questione sottoposta al vaglio del giudicante era quella di capire se il pagamento di un riscatto fosse legittimo e se, in quanto tale, potesse essere recuperabile dagli assicuratori come spesa sostenuta per mitigare il danno, in forza dell'applicazione della clausola *Sue and Labour*. La *Queen's Bench Division – Commercial Court*, con provvedimento del 28 febbraio 2010, riteneva il pagamento del riscatto non illegale, né contrario all'ordine pubblico, ed anzi recuperabile come costo di S&L (sentenza edita in *Dir. mar.* 2011, 281, con nota di A. BOGLIONE, *Pirateria in Somalia: la cattura della nave, col suo carico, perpetrata a scopo di riscatto di per sé sola non giustifica l'abbandono agli assicuratori e non costituisce perdita né attuale né potenziale*). La decisione veniva confermata dalla *Court of Appeal* in data 26 gennaio 2011, la quale sosteneva che "non sussiste alcun principio morale, nessun chiaro ed identificato principio di pubblica incolumità, o nessun incontestabile principio connesso al pubblico interesse che possa condurre le corti, così come stanno le cose attualmente, a decidere che il pagamento del riscatto debba essere considerato come inaccettabile, senza alcun riconoscimento legittimo" (sentenza edita in *Dir. mar.* 2011, 980, con nota di A. BOGLIONE, *Pirateria in Somalia e pagamento del riscatto*).

¹⁵⁷ Art. 78 – *Suing and labouring clause*. Where the policy contains a suing and labouring clause, the engagement thereby entered into is deemed to be supplementary to the contract of insurance, and the assured may recover from the insurer any expenses properly incurred pursuant to the clause, notwithstanding that the insurer may have paid a total loss, or that the subject-matter may have been warranted free from particular average, either wholly or under a certain percentage. General average losses and contributions and salvage charges, as defined by this Act, are not recoverable under the suing and labouring clause. Expenses incurred for the purpose of averting or diminishing any loss not covered by the policy are not recoverable under the suing and labouring clause. 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.

¹⁵⁸ Art. 13 – *Duty of assured (Sue and Labour)*. In case of any loss or misfortune it is the duty of the Assured and their servants and agents to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimising a loss which would be recoverable under this insurance. Subject to the provisions below and to Clause 12 the Underwriters will contribute to charges properly and reasonably incurred by the Assured their servants or agents for such measures. General average, salvage charges (except as provided for in Clause 13,5) and collision defence or attack costs are not recoverable under this Clause 13. Measures taken by the Assured or the Underwriters with the object of saving, protecting or recovering the subject-matter insured shall not be considered as a waiver or acceptance of abandonment or otherwise prejudice

corpi, e dall'*Institute Cargo Clause*¹⁵⁹ per l'assicurazione merci.

Segnatamente, detta clausola prevede un'obbligazione ulteriore a carico dell'assicuratore, rispetto a quella assunta con la stipula del contratto di assicurazione, atteso che, in forza della sua applicazione, le spese di salvataggio saranno poste a carico dell'assicuratore, in aggiunta al danno riportato dal bene assicurato, vale a dire come se fossero assicurate per un massimale autonomo identico a quello per i danni al bene medesimo. Ciò comporta, in particolare, la possibilità per l'assicurato di recuperare le spese sostenute in relazione alla *Sue & Labour Clause*, anche se l'assicuratore abbia indennizzato una perdita totale, ovvero la cosa sia assicurata libera da avaria particolare: il tutto, a condizione che l'assicurato abbia adottato tutte le misure ragionevoli per evitare o ridurre al minimo le perdite oggetto della copertura assicurativa¹⁶⁰.

the rights of either party. When expenses are incurred pursuant to this Clause 13 the liability under this insurance shall not exceed the proportion of such expenses that the amount insured hereunder bears to the value of the Vessel as stated herein, or to the sound value of the Vessel at the time of the occurrence giving rise to the expenditure if the sound value exceeds that value, where the Underwriters have admitted a claim for total loss and property insured by this insurance is saved, the foregoing provisions shall not apply unless the expenses of suing and labouring exceed the value of such property saved and then shall apply only to the amount of the expenses which is in excess of such value. When a claim for total loss of the Vessel is admitted under this insurance and expenses have been reasonably incurred in saving or attempting to save the Vessel and other property and there are no proceeds, or the expenses exceed the proceeds, then this insurance shall bear its pro rata share of such proportion of the expenses, or of the expenses in excess of the proceeds, as the case may be, as may reasonably be regarded as having been incurred in respect of the Vessel; but if the Vessel be insured for less than its sound value at the time of the occurrence giving rise to the expenditure, the amount recoverable under this clause shall be reduced in proportion to the under-insurance. The sum recoverable under this Clause 13 shall be In addition to the loss otherwise recoverable under this insurance but shall in no circumstances exceed the amount insured under this insurance in respect of the Vessel.

¹⁵⁹ Minimising losses, duty of assured, art. 16. It is the duty of the assured and their employees and agents in respect of loss recoverable hereunder to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimising such loss, to ensure that all rights against carriers, bailees or other parties are properly preserved and exercised and the insurers will, in addition to any loss recoverable hereunder, reimburse the assured for any charges properly and reasonably incurred in pursuance of these duties.

¹⁶⁰ C. TELESCA, *Profili assicurativi e novità legislative in tema di pirateria*, cit., 226.

Inquadrata, dunque, la condotta cui è tenuto l'assicurato, giova ora effettuare una riflessione sotto l'ulteriore profilo dello schema assicurativo ricorrente nell'ipotesi di pagamento del riscatto.

Come sopra già precisato, le assicurazioni marittime possono essere suddivise, in ragione dell'oggetto contrattuale, in assicurazioni di cose, nelle quali l'interesse dell'assicurato è collegato al risarcimento del danno derivante dalla perdita o dal parziale detrimento della cosa, o dal mancato profitto o vantaggio che egli intendeva perseguire per mezzo della cosa stessa (ed ivi rientrano, dunque, l'assicurazione della nave, del carico, del nolo, e del profitto su questo sperato), ed in assicurazioni di responsabilità, ove l'interesse dell'assicurato è quello di garantire il proprio patrimonio dalle pretese che i terzi danneggiati vantano in relazione agli atti leciti o illeciti posti in essere dall'assicurato medesimo (sono ivi incluse le assicurazioni per danni da urto, per atti di assistenza e di salvataggio, e per contribuzione in avaria).

Atteso che nei recenti attacchi dei pirati risulta esservi una commistione tra i vari oggetti contrattuali sopra dedotti, la dottrina riconduce il pagamento del riscatto agli atti di avaria comune¹⁶¹, i quali possono essere oggetto di copertura assicurativa, sia sotto il profilo della contribuzione (art. 526 c. nav.), sia sotto quello del danno e delle spese da essi prodotti (art. 536 c. nav.).

Si osserva, invero, che nel pagamento del riscatto sono ravvisabili tutti i caratteri propri dell'atto di avaria comune, ossia: *a)* il pericolo, rappresentato dalla presenza dei pirati; *b)* il sacrificio, consistente nella corresponsione di un quantum; *c)* la straordinarietà della condotta, non prevedibile al momento della partenza; *d)* l'intenzionalità del pagamento, all'esito di trattative volontariamente intercorse tra le parti; *e)* la ragionevole adozione dell'atto, ossia la corresponsione di *quantum* rispondente al valore dei beni

¹⁶¹ A. DANI, *Pirateria: fenomeno antico e problemi recenti*, cit., 112; C. TELESCA, *ibidem*, 227; A. BOGLIONE, *Pirateria e rischi di guerra nelle assicurazioni marittime*, cit., 96; S. DOMINELLI, *Il pagamento del riscatto ai pirati quale atto di avaria comune: applicabilità delle Regole di York e Anversa in Italia e possibili sviluppi nel sistema statunitense*, in *Dir. mar.*, 2012, 1189.

sequestrati, f) così da consentire la liberazione della nave e del carico, ed assicurare conseguentemente la salvezza comune della spedizione marittima.

E dunque, l'armatore, il noleggiatore e qualsiasi altro interessato alla spedizione marittima¹⁶², ivi compreso l'assicuratore, condividono il sacrificio del pagamento del riscatto, contribuendovi in modo proporzionale al valore del loro interesse alla spedizione stessa¹⁶³: segnatamente, la ripartizione verrà effettuata sulla base di una procedura di liquidazione delle spese e dei danni subiti (che andranno a comporre la c.d. massa creditoria), in proporzione dei beni in rischio per ciascun interessato (c.d. massa debitoria)¹⁶⁴.

Ciò impone, tuttavia, una ulteriore precisazione: secondo quanto specificato dalla Regola D¹⁶⁵, è irrilevante, ai fini della generale contribuzione in avaria comune, l'apporto soggettivo di taluno dei partecipanti nella produzione dell'evento da cui scaturisce la

¹⁶² Ad esempio, gli interessati al carico.

¹⁶³ F. MOLITERNI, *Assicurazione marittima ed assicurabilità del rischio pirateria*, cit., 173.

¹⁶⁴ Con riferimento alle somme incluse in avaria generale, è interessante la recente pronuncia della *Queen's Bench Division – Commercial Court* del 24 ottobre 2014, nella vertenza *Mitsui & Co. LTD v The Longchamp*: la problematica dedotta in giudizio concerneva il fatto se, le spese sostenute in ragione del prolungamento del sequestro da parte dei pirati, con lo scopo di ridurre il prezzo di riscatto richiesto, rientrassero o meno in avaria generale; la Corte si è pronunciata in senso favorevole, osservando che: *"The essential question is whether in particular circumstances the payment of a ransom was "reasonably ... incurred. (...) it becomes obvious that, save in exceptional circumstances (eg where the amount demanded clearly exceeds the value of the property involved in the maritime adventure), it would not be reasonable to say of a shipowner under an obligation to proceed with the utmost dispatch who is faced with a demand for a ransom made by pirates who have detained his ship and her crew and cargo that the payment of the ransom was not "reasonably ... incurred". Pirates are not reasonable people. In the minds of most right-thinking people their behaviour is seldom rational. (...) Just as, in a particular set of circumstances, it is possible that a ransom amount might be negotiated down, so it is also possible that, in a different set of circumstances, a ransom amount might end up being negotiated up. In reaching this conclusion (...) this reduction in the amount of the ransom was only achieved by a process of negotiation which necessarily involved the shipowner incurring expenditure. ... it is unnecessary for me to proceed further with an analysis of the question whether the hypothetical expenditure in substitution for which the expenses were incurred "would have been allowable as general average" within the meaning of Rule F"*.

¹⁶⁵ Rights to contribution in general average shall not be affected, though the event which gave rise to the sacrifice or expenditure may have been due to the fault of one of the parties to the common maritime adventure, but this shall not prejudice any remedies or defences which may be open against or to that party in respect of such fault.

necessità del sacrificio; ciascun interessato, infatti, mantiene il diritto a detta contribuzione, ma del pari conserva integre le azioni ed eccezioni verso il soggetto la cui condotta sia stata determinata da colpa, il quale, dal lato suo, non potrà conseguire la propria quota di contribuzione.

Sorge allora spontaneo chiedersi, se, nell'affrontare la spedizione marittima, il vettore, ovvero l'armatore, possano, in ipotesi, incorrere in un comportamento colposo, dal quale origini un attacco dei pirati, seguito, quindi, dal sequestro della nave o del carico, con correlata richiesta di riscatto.

La risposta è in senso affermativo. E una attenta dottrina¹⁶⁶ ravvisa una condotta colposa del vettore o dell'armatore, nel caso di omessa adozione di tutte quelle misure ragionevolmente idonee ad evitare il rischio di un attacco da parte dei pirati; in particolare, la ragionevolezza può essere valutata, prendendo come riferimento quanto disposto dalle *Best Management Practices* predisposte dall'*International Maritime Organization*, in quanto linee guida non vincolanti, indicanti nel dettaglio quali attività di contrasto pacifico possono essere poste in essere dagli operatori marittimi per resistere agli attacchi dei pirati¹⁶⁷. Così, se il vettore o l'armatore hanno posto in essere una condotta volontaria, ovvero negligente, imprudente o imperita, che viola il disposto delle *Best Management Practices*, il proprietario del carico, e l'assicuratore possono rigettare la richiesta di avaria comune¹⁶⁸.

¹⁶⁶ C. TELESCA, *Profili assicurativi e novità legislative in tema di pirateria*, cit., 228.

¹⁶⁷ V. più ampiamente capitolo 1, paragrafo 4.3.

¹⁶⁸ A. DANI - M. GHELARDI, *Pirateria e assicurazione, il riscatto*, in *Atti del seminario ANIA Trasporti sulla pirateria del 13 gennaio 2009*, 2009, consultabile nel sito web www.ania.it.

3.2. *Il pagamento del riscatto per la liberazione degli ostaggi; le polizze Kidnap and Ransom.*

Diversa dalla problematica appena evidenziata (pagamento del riscatto per il rilascio della nave o del carico), è l'ipotesi del pagamento del riscatto per la liberazione dell'equipaggio sequestrato: sempre più, invero, si riscontra che gli atti illeciti dei pirati non si limitano alla cattura dei beni, bensì si estendono anche alle persone a bordo; e ciò dipende dal fatto che, per la liberazione degli ostaggi, è possibile per i pirati "pretendere" delle somme decisamente più elevate che per i beni; d'altra parte non si può di sicuro paragonare il valore economico della nave o del carico, con l'inestimabile *quid* rappresentato dalla vita umana.

La condotta dei pirati, i quali catturano l'equipaggio per ottenere un pagamento ai fini del rilascio, rileva penalmente ai sensi dell'art. 630 c.p. (*Sequestro di persona a scopo di estorsione*), che sanziona il soggetto che sequestra una persona, al fine di conseguire per sé o altri, un ingiusto profitto come prezzo della liberazione¹⁶⁹.

Si pone, allora, il problema di comprendere se il pagamento del riscatto per la liberazione dell'equipaggio, accedendo ad una fattispecie di rilevanza penale, sia o meno legittimo: dalla risposta a tale quesito discende, invero, la possibilità o meno di pattuire una copertura assicurativa dei rischi derivanti dalla necessità di provvedere a un siffatto pagamento.

Volendo, in particolar modo, soffermarci sulla disciplina propria dell'ordinamento nazionale, un primo ostacolo a ritenere la legittimità del pagamento potrebbe essere rinvenuto nell'art. 379 c.p. (*Favoreggiamento reale*), che, al fine di assicurare il regolare funzionamento della giustizia, punisce il soggetto che pone in essere una condotta di

¹⁶⁹ Come osservato dalla giurisprudenza della Suprema Corte, "prezzo e liberazione sono i due poli dello specifico *sinallagma*" (Cass. pen., 22 marzo 2006, n. 12762).

ausilio al reato, nel senso di aiutare taluno ad assicurarsi il prodotto¹⁷⁰, o il profitto¹⁷¹, o il prezzo¹⁷² di un reato; in particolare, ai fini della punibilità, ai sensi dell'art. 379 c.p., è necessario che l'agente ponga in essere la condotta agevolatrice nell'esclusivo interesse dell'autore del reato principale, rilevando invece, nel caso in cui vi sia anche un interesse in capo all'autore medesimo, quale ipotesi di concorso nel reato¹⁷³.

A precisazione ed integrazione della disposizione *de qua* soccorre la disciplina di cui alla l. 15 marzo 1991, n. 82, di conversione del d.l. 15 gennaio 1991, n. 8¹⁷⁴, e, più precisamente, le previsioni di cui agli artt. 1 e 2.

L'art. 1, comma 4, infatti, estende l'applicabilità dell'art. 379 c.p. nei confronti di chi si adopera, al fine di far conseguire il prezzo della liberazione della vittima, agli autori del delitto di sequestro di persona a scopo di estorsione, salvo il caso in cui il giudice abbia autorizzato le disposizioni dei beni per l'esecuzione di operazioni controllate di pagamento del riscatto.

L'art. 4, poi, sanziona penalmente *"Chiunque, cittadino italiano, stipula anche all'estero contratti di assicurazione aventi ad oggetto la copertura del rischio, nel territorio dello Stato¹⁷⁵, rappresentato dal prezzo del riscatto, in caso di sequestro di persona a scopo*

¹⁷⁰ È il risultato empirico eziologicamente derivante dall'*agere* illecito, sotto forma di modificazione – materiale o giuridica – del mondo esterno: L. DELLA RAGIONE, *Commento all'art. 240 c.p.*, in *Codice penale ragionato*, diretto da R. GAROFOLI, Roma, 2015, 440.

¹⁷¹ Vanno ricomprese quelle cose che costituiscono l'utilità economica immediatamente derivante dall'avvenuto compimento del reato: L. DELLA RAGIONE, *ibidem*.

¹⁷² Si intendono quelle cose che sono state date per determinare o istigare il reo al reato stesso: L. DELLA RAGIONE, *ibidem*, 441.

¹⁷³ La giurisprudenza è univoca in tal senso: a titolo meramente esemplificativo Cass. pen., 14 gennaio 1986, imp. Toteno; Cass. pen., 21 marzo 1987, imp. Catuogno; Cass. pen., sez. fer., 3 settembre 2004, n. 38236; Cass. pen., sez. V, 17 gennaio 2007 – 7 febbraio 2007, n. 4997.

¹⁷⁴ L'intento del legislatore degli anni Novanta era quello di arginare il crescente fenomeno dei sequestri di persona a scopo di estorsione, reati tipici di quell'epoca storica; fenomeno che, evidentemente, non ha nulla a che fare con gli atti dei pirati perpetrati oggi giorno al largo delle coste somale.

¹⁷⁵ V. PORZIO precisa che detta formula *"delimita l'area di tipicità della fattispecie"*, ma potrebbe riferirsi sia all'azione che configura il reato presupposto, sia il rischio, sia la copertura di quest'ultimo: l'Autore propende per una soluzione restrittiva della locuzione, nel senso di ritenerla applicabile solo laddove l'evento oggetto di copertura (sequestro a scopo di estorsione) si realizza nel territorio nazionale. Detto

di estorsione, proprio o di altre persone"; commina, inoltre, la sanzione della nullità, laddove il contratto di assicurazione abbia ad oggetto, sotto qualsiasi forma, il rischio di sequestro di persona a scopo di estorsione¹⁷⁶.

Detta normativa, all'evidenza, concerne i soli casi di pagamento del riscatto a fronte di un perpetrato delitto di sequestro di persona a scopo di estorsione; *nulla quaestio*, pertanto, per l'ipotesi del pagamento del riscatto al fine di ottenere la liberazione della nave e del carico, che anzi, come abbiamo sopra evidenziato, costituisce atto dovuto da parte dell'assicurato, onde evitare o comunque contenere il danno derivante dall'attacco subito, e che può essere, pertanto, legittimamente incluso nella copertura assicurativa (art. 1914 c.c. e art. 534 c. nav.). Diverso, invece, il caso in esame di pagamento del riscatto ai pirati, per conseguire la liberazione dell'equipaggio, atteso che la prefata normativa, occupandosi in linea generale del delitto di sequestro di persona a scopo di estorsione, non vi include l'ipotesi del sequestro di persona attuato dai pirati, ma proprio perché formulata in termini sì ampi, neppure lo esclude.

Alla normativa prettamente nazionale si aggiunge, poi, il reg. UE n. 356/2010, direttamente applicabile, che pone il divieto di trasferire fondi o risorse economiche, in via diretta o indiretta, a favore di persone fisiche, giuridiche, enti od organismi specificamente individuati nell'allegato al regolamento stesso, tra i quali figurano anche talune organizzazioni somale¹⁷⁷.

commento è consultabile nel sito web http://www.ship2shore.it/it/rubriche/pirateria-si-pronunciano-i-legali_44322.htm. In senso conforme A. BOGLIONE, *Pirateria in Somalia e pagamento del riscatto*, cit., 1002.

¹⁷⁶ Il contenuto dell'art. 4, peraltro, è recepito anche dal d. lgs. 7 dicembre 2005, n. 209, attuativo dell'art. 4 della l. 229/2003 (c.d. Codice delle assicurazioni private): all'art. 12, rubricato "Operazioni vietate" viene, infatti, precisato che: "Sono vietate (...) le assicurazioni che (...) riguardano il prezzo del riscatto in caso di sequestro di persona. In caso di violazione del divieto il contratto è nullo e si applica l'art. 167 comma 2", il quale a sua volta rappresenta che detta nullità, che può essere fatta valere solo dal contraente o dall'assicurato, importa la restituzione dei premi pagati, ma non la ripetibilità degli indennizzi e delle somme "eventualmente corrisposte o dovute dall'impresa agli assicurati e agli altri aventi diritto a prestazioni assicurative".

¹⁷⁷ Tendenza analoga si ravvisa nello sviluppo della normativa statunitense: il riferimento è all'*Executive Order* del 13 aprile 2010, in cui il Presidente Obama ha disposto il blocco dei pagamenti, dei trasferimenti

L'ordinamento inglese ha dato una risposta a questa evidente *impasse* normativa – che inspiegabilmente¹⁷⁸ consente di assicurare il prezzo del riscatto per la liberazione di una *res*, nave o carico che sia, ed invece sanziona penalmente colui che stipula una polizza assicurativa, avente ad oggetto la copertura del prezzo del riscatto per l'ipotesi di sequestro di persona a scopo di estorsione, tacciando di nullità il relativo contratto – mediante la previsione della copertura *Kidnap and Ransom (K&R)*¹⁷⁹.

Questi i tratti essenziali dei formulari *K&R* invalsi nella prassi assicurativa inglese¹⁸⁰:
a) anzitutto, le coperture *K&R* consentono all'assicurato di ottenere l'indennizzo delle c.d. "*insured losses*", in cui vengono comunemente inclusi il prezzo di riscatto che è stato liquidato (*ransom surrendered*), il reintegro del pagamento del riscatto in caso di perdita in transito¹⁸¹ (*ransom in transit*), e le *additional expenses*, nelle quali rientrano, a titolo esemplificativo, le spese mediche, legali, i salari delle vittime, i costi degli interpreti e dei

di beni o interessi patrimoniali di alcuni individui indicati, tra cui taluni coinvolti in atti di pirateria, e sospettati di legami con gli ambienti terroristici islamici.

¹⁷⁸ A. BOGLIONE, *Pirateria in Somalia e pagamento del riscatto*, cit., 999-1000, osserva che "*Incriminare l'armatore che, potenziando l'assicurazione dei rischi di pirateria attraverso l'assicurazione K&R, intensifica anche la protezione dei suoi marittimi, in armonia col disposto dell'art. 2087 cod. civ., apparirebbe sommamente iniquo ed ingiusto, perché espressione di analogia in malam partem non consentita nel nostro diritto. Il legislatore, per proteggere i marittimi dagli infortuni occasionati dagli assalti pirateschi, richiede un'apposita estensione della copertura antiinfortunistica, imponendo all'armatore il pagamento di un sovrappremio. Ripugna al buon senso, prima ancora che al diritto, attribuire al legislatore l'intento di criminalizzare la stipulazione di un'assicurazione plurima, quale quella K&R, concepita ad integrazione di quella sociale oltre che a tutela (perfettamente lecita) del patrimonio sociale (la nave) e della responsabilità civile armatoriale. Se così non fosse gli armatori italiani, vittime degli assalti dei pirati somali, si vedrebbero privati di uno scudo assicurativo indispensabile per superare l'emergenza pirateria, e quelli rimastine vittime rischierebbero di piombare in una crisi finanziaria irreversibile che, oltre a travolgere l'impresa di armamento e quelle commerciali che le ruotano intorno, metterebbe a repentaglio la sopravvivenza dei marittimi ostaggio dei pirati*".

¹⁷⁹ Il formulario *K&R* di norma contiene, peraltro, una clausola di salvaguardia, nella quale si sancisce la liberazione dell'assicuratore *K&R* da ogni prestazione indennitaria, nel caso in cui detta tipologia assicurativa divenisse oggetto di sanzioni, proibizioni o restrizioni da parte della Comunità Europea, dal Regno Unito o dagli Stati Uniti.

¹⁸⁰ A. BOGLIONE, *Pirateria e rischi di guerra nelle assicurazioni marittime*, cit., 77 e ss.

¹⁸¹ La perdita in transito viene definita come la differenza tra il volume netto della nave dopo la caricazione al porto di caricazione, e prima di essere scaricata al porto di scarico: così *Queen's bench division – Commercial Court*, 30 gennaio 2014, *Trafigura Beheer v Montanari di Navigazione SpA*.

negoziatori, le misure di supporto alle famiglie dell'equipaggio; *b*) non sussiste azione di regresso in capo agli assicuratori *K&R* nei confronti degli assicuratori corpo¹⁸²; *c*) al momento dell'assalto dei pirati deve essere vigente una *full insurance*, e ciò prescritto a titolo di garanzia (*warranty*); *d*) la polizza *K&R* non può essere disdettata unilateralmente; *e*) il contratto di assicurazione *K&R*, salva diversa pattuizione tra le parti, è sottoposto alla legge e alla giurisdizione inglesi; *f*) il comandante e l'equipaggio della nave assicurata *K&R* devono essere addestrati a seguire le rotte prescritte e comunicate dagli enti a ciò preposti (IMO, IMB), e ad attenersi alle misure anti-pirateria previste in polizza¹⁸³; *g*) il dato testuale della polizza è chiaro nell'indicare la nave e le persone assicurate, il periodo di assicurazione, la zona ove si esplica la navigazione, gli eventi assicurati (*kidnap, extortion, cyber extortion, hijack*).

Nella prassi, laddove si verifichi un attacco dei pirati con presa della nave, del carico e dell'equipaggio, viene individuato un mediatore incaricato di condurre la trattativa, cui può essere affiancata una società di consulenza in materia di sequestri ed estorsioni (c.d. *K&R Specialist*)¹⁸⁴, ove prestano servizio professionisti altamente qualificati, provenienti dall'ambiente militare, ovvero da quello dell'*intelligence* anglosassoni: i loro compiti si sostanziano essenzialmente in un ausilio, anche e soprattutto sotto il profilo psicologico-comportamentale, nel senso che ascoltano tutte le conversazioni, interpretando le richieste e le condotte dei pirati, e predispongono delle linee guida al negoziatore per la trattativa con i pirati stessi, indicando quali siano i messaggi rilevanti da far pervenire.

Un tanto evidenza ancora una volta che, oggigiorno, i pirati non sono soggetti sprovveduti, ma vere e proprie organizzazioni criminali, dotate di particolare

¹⁸² Sussiste, invece, rivalsa nei confronti del P&I Club di iscrizione della nave, e degli assicuratori delle merci, *pro quota*.

¹⁸³ Tra cui quella di comunicare eventuali attacchi e/o avvistamenti di pirati alle postazioni di ascolto.

¹⁸⁴ M. GHELARDI, *L'attività preordinata al rilascio della spedizione catturata: aspetti organizzativi, gestionali ed operativi*, 2010, consultabile nel sito web www.ania.it: l'Autore precisa altresì che il costo del servizio per un *K&R Specialist* si protrae per tutto il tempo di detenzione della nave, ed è pari a circa £ 1.750,00 al giorno, oltre all'eventuale rimborso spese.

competenze tecniche: così, anche i soggetti che si trovano a dover fronteggiare un attacco dei pirati debbono necessariamente acquisire adeguate competenze tecniche, oltre che condividere i relativi rischi, mediante la stipula di contratti assicurativi.

Mal si comprende, allora, la chiusura del legislatore nazionale, il quale, nonostante il recente acuirsi del fenomeno della pirateria – che ha coinvolto anche navi battenti bandiera italiana, tra cui navi da crociera¹⁸⁵ – non ha sino ad oggi predisposto alcun intervento¹⁸⁶ diretto a chiarire se ed in quale misura il pagamento del riscatto ai pirati per la liberazione dell'equipaggio, e la correlata copertura assicurativa siano o meno legittimi.

Un tanto, peraltro, anche in conformità di quanto di recente affermato dal *Baltic and International Maritime Council* (BIMCO), associazione internazionale di armatori: *"paying ransom for release of crew and ship is an owner's right and this obligation to protect seafarers should not be hindered"*¹⁸⁷.

¹⁸⁵ Come già evidenziato nel capitolo 1, paragrafo 4.

¹⁸⁶ A. BOGLIONE, *Pirateria in Somalia e pagamento del riscatto*, cit., 1003; A. BOGLIONE, *Pirateria e rischi di guerra nelle assicurazioni marittime*, cit., 89; M. BRIGNARDELLO, *I problemi sollevati dalla pirateria: alcuni spunti di riflessione*, cit., 32.

¹⁸⁷ Consultabile sul sito www.bimco.org.

CAPITOLO 3

PIRATERIA MARITTIMA ED INCIDENZA SUI CONTRATTI DI UTILIZZAZIONE DELLA NAVE.

SOMMARIO: 1. L'incidenza del rischio di pirateria nel contratto di noleggio
– 2. La responsabilità del vettore marittimo in relazione agli attacchi dei pirati.

1. L'incidenza del rischio di pirateria nel contratto di noleggio.

1.1. Il contratto di noleggio nel codice della navigazione; pirateria marittima e pagamento del nolo.

Il contratto di noleggio di nave trova il suo fondamento legislativo all'interno del codice della navigazione, e segnatamente nel capo secondo (*Del noleggio*), titolo primo (*Dei contratti di utilizzazione della nave*) del libro terzo (*Delle obbligazioni relative all'esercizio della navigazione*), negli articoli da 384 a 395.

Non è questa la sede adeguata per l'analisi della disciplina propria di tale tipologia contrattuale; quel che rileva maggiormente è soffermarsi, invece, sulle obbligazioni facenti capo alle parti, atteso che il fenomeno di pirateria assume rilevanza soprattutto in ordine ad una di queste obbligazioni, vale a dire il pagamento del nolo.

Va da subito precisato che le conseguenze sulla debenza o meno del nolo da parte del noleggiatore – come evidenzieremo di seguito – sono in realtà di scarsa applicazione pratica, atteso che, all’esito dell’ampio dibattito insorto nella dottrina, più e meno recente, in ordine alla natura del contratto di noleggio¹, è prevalsa la posizione dottrinale che considera assorbito il noleggio nell’ambito del trasporto: comunemente si ritiene, infatti, che all’obbligazione di viaggiare o di navigare, propria del contratto di noleggio, si affianchi una ulteriore obbligazione, quella di trasferire cose o persone, di

¹ Il dibattito dottrinale affonda le sue origini nel dato storico: invero, nell’ambito della categoria dei contratti di utilizzazione della nave, il diritto romano conosceva un unico contratto, la *locatio-conductio*, nella quale erano ricomprese due ipotesi, la *locatio rei* (locazione di nave) e la *locatio operis* (trasporto); l’unico *nomen iuris* si è poi tramandato nei secoli, sino al codice di commercio del 1882, che denominava le varie tipologie contrattuali come “noleggi”: cfr. così A. ANTONINI, *Il noleggio*, in *Trattato breve di diritto marittimo*, vol. II – *I contratti di utilizzazione della nave e la responsabilità del vettore*, coordinato da A. ANTONINI, Milano, 2010, 40. Sullo sviluppo storico si rinvia a E. SPASIANO, voce *Noleggio di nave*, in *Enc. dir.*, Milano, 1978, 243. In temi più recenti le posizioni assunte dalla dottrina possono essere così riassunte. In un primo momento la posizione maggioritaria seguita dalla dottrina nazionale, mutuata dalla tradizionale dottrina francese (R.J. POTHIER, *Supplement au Traité du contrat de louage, Des contrats de louages maritimes*, in *Oeuvres complètes.*, Parigi, 1821, 355; A. CAUMONT, *Affrètement*, in *Dictionnaire universel de droit maritime.*, Parigi, 1867, 163; L. DE VALROGER, *Droit maritime*, Parigi, 1883, 189) era nel senso di ricondurre il noleggio di nave al contratto di locazione di cosa, ovvero di cosa e di opera, a seconda che la nave fosse designata o meno: detto orientamento fu fatto proprio anche dalla giurisprudenza nazionale del primo Novecento (Cass. civ., 21.7.1924; Cass. civ., 27.7.1939). Successivamente, iniziò ad affermarsi la diversa teoria dell’unità del contratto di noleggio e del contratto di trasporto: secondo tale impostazione, il contratto di noleggio altro non era che una varietà del contratto di trasporto, il trasporto per acqua, regolato dalle norme di diritto comune, per quanto non disciplinato dalle norme speciali (A. BRUNETTI, *Sulla struttura del contratto di noleggio*, in *Riv. dir. comm.*, 1915, 928; G. VALERI, *L’art. 923 del codice di commercio e la natura giuridica del contratto di noleggio*, in *Riv. dir. comm.*, 1916, 841; A. BRUNETTI, *Del commercio marittimo e della navigazione*, in *Commentario al codice di commercio*, Milano, 1920, 420; G. VALERI, *Osservazioni critiche sul concetto di trasporto nel diritto privato*, in *Riv. dir. comm.*, 1920, 485; G. VALERI, *Ancora sulla prescrizione del trasporto marittimo*, in *Riv. dir. comm.*, 1923, 389). Sempre in epoca precedente alla codificazione, si assistette, in seguito, ad un deciso mutamento di tendenza, rappresentato dall’affermazione delle c.d. teorie separatiste: si ravvisò, in particolare, che il contratto di noleggio non potesse essere ricompreso nel contratto di locazione, né in quello di trasporto; esso infatti sarebbe caratterizzato da un *quid pluris* rispetto alle altre tipologie contrattuali, “e più precisamente «la destinazione dello spazio, elemento naturale in tutte le sue forme»” (A. BRUNETTI, *La teoria del contratto di noleggio*, in *Riv. dir. comm.*, 1924, 613). Seguì, infine, una nuova riaffermazione della teoria unitaria, che esclude l’esistenza di un’impresa di navigazione distinta e diversa da quella di trasporto, negando la possibilità che potesse sussistere un’obbligazione di navigare fine a se stessa, ossia indipendente dall’obbligazione di trasportare (A. GRAZIANI, *Sulla sistematica del contratto di noleggio*, in *Riv. dir. comm.*, 1938, 173). Nell’ambito di tale dibattito dottrinale, si innestò, quindi, nel 1942 la riforma legislativa che condusse all’elaborazione del codice della navigazione.

cui la prima costituisce mero strumento; a prescindere dal *nomen iuris* utilizzato, si tratta, dunque, in entrambi i casi², di un contratto di trasporto³.

Ciò sebbene il codice della navigazione fornisca una definizione diversa di locazione, di noleggio e di trasporto, individuando tre cause contrattuali distinte⁴, che caratterizzano tre tipologie contrattuali diverse⁵.

La prassi dei traffici marittimi sembra, peraltro, confermare l'impostazione invalsa nella dottrina nazionale prevalente: i formulari utilizzati (*charterparties*), infatti, non contemplano in capo al noleggiante la sola obbligazione di viaggiare; ad essa accedono, altresì, quelle di trasferimento e custodia del carico appartenente alla clientela del noleggiatore, costituendo queste oggetto diretto del contratto stipulato tra noleggiante e noleggiatore⁶. Detti contratti, dunque, seppur nella pratica denominati "noleggi", debbono essere ricondotti invece al trasporto, alla cui disciplina inevitabilmente soggiacciono.

La differenza di approccio non è di poco conto, specie per quel che concerne il diverso regime di responsabilità delle parti nel contratto di noleggio ed in quello di trasporto, profilo questo non di certo estraneo al trattato tema della pirateria marittima.

Non volendo anticipare i caratteri tipici della responsabilità del vettore, sulla cui disamina ci soffermeremo nel prosieguo, pare invece necessario evidenziare quelli propri del noleggiante e del noleggiatore, e discendenti dalle rispettive obbligazioni

² Ossia che sia o meno dedotta nel contratto un'obbligazione di navigare.

³ A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, cit., 97.

⁴ Nella locazione, la causa è rappresentata dalla cessione in godimento della nave, a titolo oneroso; nel noleggio, la causa si ravvisa nel compimento di uno o più viaggi, a prescindere dallo scopo degli stessi, a titolo oneroso o eventualmente gratuito; nel trasporto, la causa si sostanzia nel trasferimento di persone o di cose da un luogo ad un altro, a titolo oneroso, ovvero anche gratuito: A. ANTONINI, *Il noleggio*, cit., 43

⁵ Diversa la prassi diffusa a livello internazionale, mutuata da quella britannica, che distingue i contratti di utilizzazione, sulla base del documento o del formulario impiegato, in *contracts of affreightment contained in a charterparty* e in *contracts of affreightment evidenced by bill of lading*.

⁶ A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, cit., 103.

contrattuali: detta disamina, infatti, consente di porre dei punti fermi⁷, a livello definitorio-nozionistico, rilevanti anche nel prosieguo della trattazione.

Il codice della navigazione individua gli obblighi facenti capo al noleggiante e quelli del noleggiatore, rispettivamente agli artt. 386 e 387.

La prima delle prefate disposizioni pone l'obbligo al noleggiante⁸, all'inizio del contratto⁹, di mettere la nave in stato di navigabilità¹⁰, per il compimento di un viaggio, armandola ed equipaggiandola, nonché provvedendola dei documenti prescritti. La violazione dell'obbligo di messa a disposizione di una nave navigabile determina la responsabilità¹¹ del noleggiatore, salva la prova liberatoria che si tratti di vizio occulto non accertabile diligenza.

La nave, in particolare, in forza del contratto di noleggio, rimane nella disponibilità del noleggiante, che con essa compie i viaggi indicati dal noleggiatore, il quale consegue la sola disponibilità commerciale del mezzo nautico.

⁷ Il concetto di "stato di navigabilità" o di "nolo", ad esempio.

⁸ Il noleggiante è il soggetto che ha la disponibilità della nave, in quanto proprietario ovvero parte di un rapporto di natura reale (usufrutto, uso), o personale (locazione, comodato), e dunque armatore: cfr. più ampiamente E. SPASIANO, voce *Noleggio di nave*, cit., 261

⁹ La dottrina ritiene che il contenuto di detta obbligazione, lungi dall'esser ritenuto limitato al periodo temporale coincidente con l'inizio del contratto, si estenda anche nel proseguimento del rapporto, ossia, in altre parole, il noleggiante è tenuto ad assicurare al noleggiatore che la nave sia mantenuta in stato di navigabilità per tutta la durata del contratto: E. SPASIANO, *ibidem*, 268, A. ANTONINI, *Il noleggio*, cit., 59. La posizione della dottrina trova conforto nella prassi commerciale, ove si assiste all'impiego da parte degli operatori della *maintenance clause*, che estende la messa a disposizione di una nave navigabile per tutto il periodo di esecuzione del contratto: M. CASANOVA – M. BRIGNARDELLO, *Il diritto dei trasporti, la disciplina contrattuale*, Milano, 2007, 316.

¹⁰ Vale a dire che "la nave deve essere adatta ai viaggi da intraprendere ed all'impiego che il noleggiatore deve farne": così E. SPASIANO, *ibidem*.

¹¹ A. ANTONINI, *Il noleggio*, cit., 59 e A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, cit., 101 osserva che la responsabilità del noleggiante per violazione dell'obbligo ex art. 386 c. nav. importa una responsabilità di natura risarcitoria diretta per i danni patiti dal noleggiatore a causa del difetto di navigabilità, nonché un'ulteriore responsabilità risarcitoria, che possiamo definire "riflessa", nel senso che il noleggiante è obbligato a tenere indenne il noleggiatore dalle obbligazioni risarcitorie assunte dal secondo nei confronti dei terzi danneggiati.

Alcuna responsabilità del noleggiante, dunque, per eventuali danni al carico se non dipendenti da difetto di navigabilità del mezzo; così come nessuna responsabilità si determina in relazione alle eventuali colpe commerciali del comandante¹² e dell'equipaggio, avendo, appunto, non già il noleggiante, bensì il noleggiatore la disponibilità commerciale della nave¹³.

Obbligazione fondamentale del noleggiatore è, invece, quella di pagare il nolo, variamente determinato a seconda che si tratti di un noleggio a viaggio – ove il nolo è stabilito in una somma forfettaria (*lumpsum*), ovvero in relazione all'entità del carico imbarcato – o di noleggio a tempo – ove il nolo è predeterminato in relazione alla durata del contratto, include i costi fissi della nave (quali quelli per l'equipaggio o di manutenzione della nave), ed è dovuto in rate mensili anticipate.

Peraltro, il noleggiatore beneficia di due eccezioni al pagamento del nolo a tempo, esplicitate negli artt. 391 e 392 c. nav.

Invero, il nolo a tempo non è dovuto per il periodo durante il quale il noleggiatore non ha potuto utilizzare la nave, per causa a lui non imputabile; la nave viene messa fuori nolo (*off hire*). Cionondimeno, il nolo va comunque corrisposto dal noleggiatore, anche per il periodo dell'impedimento, al netto delle spese risparmiate dal noleggiante, se l'inutilizzazione temporanea della nave discenda dal rilascio per fortuna di mare, o per accidente subito dal carico, ovvero per provvedimento di un'autorità nazionale o straniera (art. 391, co. 2, c. nav.).

Laddove, poi, si verifichi la perdita della nave, l'obbligo di pagamento viene meno a far data dal giorno successivo alla perdita medesima.

¹² Il comandante, infatti, ai sensi dell'art. 393, co. 2, c. nav., è agli ordini del noleggiatore.

¹³ È la stessa Relazione al codice della navigazione ad affermare che *"la ripartizione equitativa dei rischi, così attuata, 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"*.

Nella *ratio* sottesa a dette due disposizioni, ed in particolare all'art. 391 c. nav., non si può non rivenire l'aleatorietà propria della navigazione, quale attività sottoposta ad una pluralità di rischi e pericoli, tra cui senz'altro figura il rischio di pirateria: in altre parole, l'obbligazione del noleggiatore si sospende temporaneamente, allorquando si verifica un evento estraneo alla sua sfera di rappresentazione e volizione che determina un pregiudizio per l'attività svolta con la nave, e derivante dal mancato utilizzo della stessa.

Ebbene, nell'alveo di detti eventi pare di potere ricondurre anche l'attacco dei pirati, ferme talune precisazioni: come abbiamo evidenziato sin dal primo capitolo, i recenti episodi di pirateria si localizzano in zone geografiche "tipiche", talché gli organismi internazionali periodicamente redigono degli elenchi di zone c.d. a rischio, così come fanno anche gli assicuratori, ed il riferimento è alle già menzionate "*listed areas*".

Nulla quaestio nel caso di attacco dei pirati subito da una nave, in luoghi estranei alle precitate elencazioni: infatti, in tali ipotesi ben si potrebbe ricondurre l'assalto all'evento non voluto, non previsto, né prevedibile.

Diversa, invece, l'ipotesi dell'azione dei pirati perpetrati in zone a rischio: in tal caso, infatti, potrebbe individuarsi un elevato grado di prevedibilità dell'evento dannoso determinante l'impossibilità temporanea dell'utilizzo della nave. Occorre, allora, effettuare un'indagine ulteriore e più approfondita: il noleggiatore che ha la disponibilità commerciale della nave, si avvale di un abile comandante e di un adeguato equipaggio? Il comandante della nave ha adottato tutti gli accorgimenti per scongiurare l'attacco dei pirati? Si è attenuto, in particolare, al disposto di cui alle *Best Management Practices*? Una risposta in senso affermativo consentirebbe di invocare l'applicazione dell'art. 391 c. nav.; diversamente, laddove il comandante sia inadeguato *ex se*, ovvero abbia omesso l'attività preventiva e di monitoraggio, funzionale all'avvistamento dei pirati, oppure ancora non abbia saputo correttamente governare la nave ed i mezzi *ad hoc* preposti,

per allontanare i pirati stessi, ecco che non pare potersi ritenere sussistente una causa non imputabile al noleggiatore, legittimante la sospensione del pagamento del nolo.

La dottrina nazionale sul punto non è pacifica.

Secondo una prima posizione¹⁴, nel caso in cui la nave fosse presa dai pirati, troverebbero applicazione le eccezioni di cui all'art. 391 c. nav., ed in particolare quella per cui il nolo è comunque dovuto dal noleggiatore, quando l'impedimento temporaneo all'utilizzo della nave discenda da un provvedimento di un'autorità nazionale o straniera; tale dottrina, invero, rinviene un'analogia di *ratio* tra la prefata eccezione e la cattura della nave da parte dei pirati, riconducibile al fatto che tutti i rischi della navigazione sono, per quanto concerne il pagamento del nolo, a carico del noleggiatore.

Un secondo orientamento¹⁵, invece, valorizza il primo comma dell'art. 391 c. nav., ed in particolare la locuzione "per causa non imputabile" al noleggiatore: sicché, per l'appunto, verificandosi un atto dei pirati che non costituisca causa imputabile al

¹⁴ 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?*, in *Dir. mar.*, 2011, 1366. L'Autore, peraltro, pur ritenendo l'obbligo del noleggiatore di corrispondere il nolo, ex art. 391, co. 2, c. nav., si interroga se la durata temporale, in cui si sviluppano le trattative per la liberazione della nave sequestrata, possa avere ciononostante delle conseguenze sul pagamento del nolo, nonché sulla eventuale risoluzione del contratto di noleggio: sotto il primo profilo, ritiene che potrebbe soccorrere il disposto dell'art. 1256 c.c. (*Impossibilità definitiva e impossibilità temporanea*), la quale stabilisce che il debitore, nel caso di impossibilità temporanea della prestazione, non è responsabile del ritardo nell'adempimento stabilisce che il debitore, e che l'obbligazione si estingue se detta impossibilità perdura sino a quando, tenuto conto del titolo dell'obbligazione, ovvero della natura dell'oggetto, il debitore medesimo non può più essere ritenuto obbligato ad eseguire la prestazione, oppure il creditore non ha più interesse a conseguirla; nell'ambito del diritto inglese, potrebbe invece essere invocato il principio della *discharge by frustration*, che regola l'ipotesi per cui una obbligazione contrattuale sia divenuta di impossibile esecuzione, senza che vi siano profili di colpa imputabili alle parti, tanto da rendere l'obbligazione stessa radicalmente differente da quella dedotta in origine. Sotto il secondo profilo, invece, potrebbe essere utilmente invocato il generale principio di buona fede nell'esecuzione del contratto (art. 1375 c.c.), anche se la sua applicazione concreta presenta delle difficoltà atteso che, se è vero che il noleggiatore è tenuto al pagamento del nolo, anche nel caso di sequestro della nave da parte dei pirati, cionondimeno anche il noleggiante sopporta le spese fisse, quali gli emolumenti in favore dell'equipaggio, ed i premi assicurativi.

¹⁵ R. MABANE, *La nave dirottata di pirati va "fuori nolo"?*, in *Dir. e trasp.*, 2011, 34.

noleggiatore, ovvero al comandante o all'equipaggio dei cui fatti il noleggiatore medesimo è tenuto a rispondere, il nolo a tempo non sarebbe dovuto per il tempo del mancato utilizzo.

A parere di chi scrive, è quest'ultimo l'orientamento preferibile – ferme le opportune precisazioni che si sono sopra evidenziate in ordine agli accorgimenti che il noleggiatore e il comandante devono adottare – per le ragioni che andiamo ad esplicitare.

Anzitutto non pare di potersi rinvenire alcuna analogia tra l'eccezione rappresentata dal provvedimento di un'autorità nazionale e straniera, e l'attacco dei pirati: infatti, il provvedimento dell'autorità, cui l'art. 391, co. 2, c. nav., fa riferimento, sembra piuttosto essere un atto legittimamente adottato, da un'autorità del pari legittima, che dispone talune limitazioni alla navigazione per i più disparati motivi, pur sempre leciti; l'assalto perpetrato, invece, dai pirati non riveste alcun carattere di legittimità, ed anzi è universalmente represso quale fenomeno criminale internazionale contro l'umanità (*delicta juris gentium*).

Potrebbe, allora, opinarsi che l'attacco dei pirati possa essere inquadrato quale "fortuna di mare", del pari costituente eccezione al mancato pagamento temporaneo del nolo: la soluzione passa dall'inevitabile interpretazione della locuzione "fortuna di mare", in cui la dottrina maggioritaria¹⁶ individua un richiamo alla prassi dei formulari di *time charter*, ove è apposta per l'appunto la clausola *off hire*¹⁷, ossia fuori nolo; anche se vi è chi si è interrogato se la formula richiami nell'ambito della disciplina del contratto di noleggio, quella dei pericoli eccettuati¹⁸ propria del contratto di trasporto¹⁹.

¹⁶ E. SPASIANO, voce *Noleggio di nave*, cit., 279; G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, cit., 484; L. TULLIO, *Il contratto di noleggio*, in *Trattato di diritto civile e commerciale*, (a cura di P. SCHLESINGER), Milano, 2006, 98.

¹⁷ Cfr. paragrafo 1.2.1 del presente capitolo.

¹⁸ Ed in particolare del pericolo eccettuato rappresentato dalle "fortune e pericoli di mare": cfr. paragrafo 2 del presente capitolo.

¹⁹ F. BERLINGIERI, voce *Noleggio di nave*, in *Diritto della navigazione* (a cura di M. DEIANA), Milano, 2010, 276.

Per l'esame completo di una siffatta problematica, occorre pertanto evidenziare ora quali siano i caratteri propri dei formulari impropriamente denominati noleggi, i *charterparties*, cui frequentissimo è il ricorso nella prassi dei traffici marittimi, atteso che, come avremo modo di precisare, frequente è l'utilizzo di clausole contrattuali che determinano delle incidenze sul fenomeno della pirateria marittima²⁰.

1.2. I charterparties.

La prassi dei traffici marittimi, specie internazionali, conosce, come già sopra più volte evidenziato, l'utilizzo di formulari denominati *charterparties*²¹, i quali, a loro volta, si distinguono in *time charter* e *voyage charter*²², a seconda delle modalità con cui viene determinato il nolo: a tempo, ovvero a viaggio²³.

Le parti dei prefati formulari, secondo la denominazione fatta propria dalla lingua inglese, sono l'*owner* (ossia il soggetto che ha la disponibilità della nave, in quanto proprietario, o armatore) e il *charterer* (o utilizzatore).

²⁰ In tema di correlazione tra pirateria e redazione dei formulari *charterparties*, si rinvia a P. TODD, *Charterparties and piracy today*, Southampton, 2014.

²¹ "I formulari di voyage charter sono molti, redatti in funzione dei differenti tipi di merce e dei diversi settori di traffico per la stessa merce. (...) Oltre ai formulari predisposti per traffici determinati, ve ne sono altri con funzione residuale, adattabili cioè qualora nella specie non esista un formulario ad hoc, quali, per esempio, lo Scancon, oppure il Gencon di estesa diffusione. Per i time charters, il quadro è più semplice: il traffico di carichi secchi è dominato dal Baltimex 1939 e soprattutto dal NYPE (New York Produce Exchange Time Charter), nell'edizione del 1946; quest'ultimo è stato aggiornato nel 1993 (NYPE 93), ma la vecchia edizione è ancora la più usata. Nel traffico per navi cisterna ciascuna grossa compagnia petrolifera adopera un formulario da essa predisposto (come il BPTIME 3 o lo Shelltime 4), ma non mancano formulari prodotti da associazioni di armatori, come l'Intertanktime 80, che peraltro non ha avuto molto seguito": L. TULLIO, *Il contratto di noleggio*, cit., 16. A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, cit., 168 aggiunge che, in ambito nazionale, ha avuto in passato una certa diffusione il formulario denominato *Italtempo*. Osserviamo che il formulario NYPE è stato oggetto di una recente revisione, ed è attualmente adottata la versione NYPE 2015.

²² Per mera completezza, si precisa che, nella prassi, si sono sviluppate ulteriori tipologie di *charterparties*, e, in specie, il *bareboat charter* e lo *slot charter*, che tuttavia non rilevano ai fini della presente disamina: entrambi sono riconducibili al contratto di locazione.

²³ Rinviamo la trattazione dell'argomento ai paragrafi seguenti.

1.2.1. Time charter.

Il *time charter*²⁴ è il contratto mediante il quale l'*owner* si obbliga nei confronti del *charterer* a compiere, con una nave determinata²⁵, un numero non determinato di viaggi per il trasporto di merci²⁶, secondo le indicazioni fornite dal *charterer* stesso, verso corrispettivo del nolo (*hire*), calcolato a tempo²⁷.

Dunque, le obbligazioni fondamentali delle parti sono rispettivamente, quella di pagare il nolo per il *charterer*, e quella di trasportare merci per l'*owner*; motivo per cui, detta tipologia contrattuale è in realtà riconducibile al contratto di trasporto²⁸, pur presentando caratteri affini al noleggio (a tempo) disciplinato dal codice della navigazione.

Dette similitudini si sostanziano, in particolare: a) nell'obbligazione dell'*owner* di mettere la nave a disposizione del *charterer* in stato di navigabilità²⁹; b) nella circostanza per cui la disponibilità commerciale fa capo al *charterer* e la gestione nautica è invece dell'*owner*; c) nell'obbligazione principale del *charterer* che è quella di pagare il nolo; d) nella determinazione del nolo a tempo, ossia in ragione del periodo effettivo di utilizzazione della nave; e) nel pagamento del nolo, in rate mensili anticipate; f) nella

²⁴ Definizione fornita da A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, cit., 168.

²⁵ La determinazione della nave viene effettuata nel contratto, ove viene indicato il nome e sono più o meno dettagliatamente descritte le caratteristiche della stessa: si rinvia più approfonditamente a L. TULLIO, *Il contratto di noleggio*, cit., 20 e ss.

²⁶ Di norma le merci sono trasferite come carichi totali, impegnando l'intera capacità di carico della nave.

²⁷ Nella determinazione del nolo nel *time charter* si tiene conto sia del compenso per l'impiego imprenditoriale della nave, sia dei costi fissi insiti nella medesima (es. manutenzione ordinaria e straordinaria, equipaggio, ammortamento); sono invece esclusi i costi variabili (es. carburante, acqua, lubrificanti, ancoraggio, costi di caricazione e scaricazione), i quali vengono pertanto sostenuti direttamente dal *charterer*.

²⁸ A. ANTONINI, *ibidem*.

²⁹ Lo stato di navigabilità va assicurato per tutta la durata del contratto, laddove sia inserita la clausola *maintenance*, e comprende le condizioni di navigabilità in senso stretto (*seaworthiness*) e le condizioni di ricevibilità del carico (*cargoworthiness*).

possibilità di sospendere il nolo in caso di eventi impeditivi o fortemente limitativi dell'impiego della nave (clausola *off hire*).

Ed è proprio con riferimento a tale ultimo profilo che si è posto il problema dell'incidenza del fenomeno della pirateria marittima sul contratto di *time charter*.

Il ragionamento, in particolare, ha preso avvio da un caso occorso nel concreto, la presa della nave "Saldanha". Questi i fatti. Nel gennaio del 2009, il gruppo di Stato cinese *Cosco Bulk Carrier Co. Ltd.* (*charterer*) diede l'ordine all'armatore *Team-Up Owning Co. Ltd.* (*owner*), in forza di un contratto di *time charter* con formulario *NYPE*, di trasportare un carico di carbone dall'Indonesia alla Slovenia; l'armatore indicò che avrebbe operato il trasferimento passando attraverso il Capo di Buona Speranza in Sudafrica, ma il *charterer* diede istruzioni a che la rotta seguita fosse quella passante per il Canale di Suez, confermando all'*owner* che avrebbe rimborsato l'eventuale premio addizionale richiesto per il transito in una zona a rischio, come da contratto. Nel febbraio del 2009 la nave, allorquando si trovava in transito nel Golfo di Aden, subì l'attacco dei pirati somali, e rimase sotto il controllo di questi per oltre due mesi: venne, infatti, liberata il 25 aprile, e giunse a destinazione il 2 maggio. Il *charterer* rifiutò allora di pagare il nolo relativo al periodo del sequestro, invocando l'applicazione della clausola *off hire sub n. 15 NYPE*³⁰; dall'altra parte l'armatore richiese la corresponsione sia del nolo, sia del costo dell'ulteriore carburante utilizzato nel periodo di permanenza della nave nelle mani dei pirati, sia ancora del premio assicurativo addizionale. Il *charterer* oppose un netto rifiuto alle pretese avversarie, lamentando che la nave non sarebbe stata fornita in stato di navigabilità, non risultando né la struttura di questa stessa, né le competenze del relativo equipaggio adeguate a far fronte ad un attacco dei pirati. Non addivenendo ad una

³⁰ La clausola era così formulata: "That in the event of the loss of time from default and/or deficiency of men including strike of Officers and/or crew or deficiency (...) of stores, fire, breakdown or damages to hull, machinery or equipment, grounding, detention by average accidents to ship or cargo, dry-docking for the purpose of examination or painting bottom, or by any other cause preventing the full working of the vessel, the payment of hire shall cease for the time thereby lost".

soluzione concordata della vertenza, le parti avviarono una procedura arbitrale, ponendo agli arbitri il quesito se, in forza dell'applicazione della clausola *sub n. 15 NYPE*, la nave potesse considerarsi *off hire*, e dunque il nolo non fosse stato dovuto per il periodo del sequestro da parte dei pirati; gli arbitri risposero negativamente, così come si pronunciò in seguito anche la *Queen's bench division – Commercial court*, successivamente adita per la risoluzione della controversia³¹, in quanto alcuna delle eccezioni indicate nella clausola *sub n. 15 NYPE* pareva includere il rischio di pirateria: l'organo giudicante, in particolare, evidenziò come nell'ambito di una formulazione vaga delle clausole, il dubbio deve essere risolto adottando una interpretazione dell'*owner*, atteso che su di lui incombe il pregiudizio negativo della mancata percezione del nolo. Talché le parti dovrebbero essere maggiormente accorte nell'individuare i specifici e concreti eventi che legittimano il *charterer* a non pagare il nolo all'*owner*³².

A diversa conclusione si è pervenuti, invece, nell'ambito della controversia *Osmium Shipping Corporation v Cargill International SA*, avente ad oggetto il sequestro da parte di pirati della nave denominata "Captain Stefanos", avvenuta il 21 settembre 2008, con rilascio il 6 dicembre 2008. In particolare, detta nave, come nel caso già esaminato, risultava oggetto di contratto di *time charter* con applicazione del formulario *NYPE*; tale

³¹ La pronuncia dell'11.6.2010 è edita, limitatamente alla parte rilevante alla risoluzione della controversia, in *Dir. mar.*, 2011, 1364 ss. con nota di 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?*, cit. Queste le massime tradotte: "La sospensione del nolo a seguito della cattura della nave da parte dei pirati non può trovare fondamento nella clausola 15 del formulario NYPE e in particolare nelle espressioni "average accident to ship or cargo", "default and/or deficiency of men", e "any other cause", 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. La sospensione del nolo a seguito della cattura della nave da parte dei pirati non può trovare fondamento neppure in un 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".

³² P. TODD, *Charterparties and piracy today*, cit., 48 evidenzia che "the case emphasises the need for the parties to be very careful over the wording of off-hire clauses if it is intended to provide for any new situation, including a variant of piracy. (...) how the parties might cover it, should they so choose".

formulario, tuttavia, conteneva una diversa previsione della clausola *off hire*, rispetto a quella di cui alla vertenza precedente: in tal caso, invero, tra gli eventi *off hire* vi era specifica inclusione anche della cattura o del sequestro, o della detenzione o della minaccia di detenzione da parte di qualsiasi autorità³³. Sicché il dubbio interpretativo non concerneva l'evento in senso stretto – essendo acquisito che l'attacco dei pirati importante il sequestro potesse essere inquadrato nei predetti eventi *off hire* – quanto piuttosto se la figura dei pirati potesse essere ricondotta alla categoria delle “*any authority*”, di cui alla succitata clausola. Sia il collegio arbitrale che la *High Court* accolsero la tesi del noleggiatore, il quale nel periodo del sequestro aveva sospeso il pagamento del nolo: e ciò, in realtà, a prescindere dall'interpretazione della locuzione “*any authority*”, atteso che essa andrebbe riferita ai soli eventi di detenzione o minaccia di detenzione, mentre vita propria avrebbero i diversi eventi di cattura e sequestro, rilevanti a prescindere dal soggetto che li attua³⁴.

Recependo le problematiche insorte nella prassi, nel 2009 il BIMCO ha, allora, pubblicato tre circolari³⁵, l'una delle quale riverbera i propri effetti anche sulla clausola *off hire* contenuta nei *time charters*, con specifico riferimento ai fenomeni di pirateria³⁶.

³³ Questa la formulazione della clausola: “*Should the vessel put back whilst on voyage by reason of any (...) 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 (...)*”.

³⁴ A parere di chi scrive, pare che laddove invece la formula “*any authority*” fosse stata posta in relazione anche con gli eventi di cattura e sequestro, nell'ipotesi di attacco dei pirati non avrebbe potuto trovare valorizzazione la clausola *off hire*, atteso che, come già si è evidenziato nel paragrafo precedente, sembra che la locuzione autorità debba essere riferita alle autorità legittime, e non alle organizzazioni criminali.

³⁵ Le altre due sono, invece, relative ai *voyage charterparties*, ai *consecutive voyage charterparties* e ai *contracts of affreightment*: verranno, pertanto, trattate al paragrafo seguente.

³⁶ BIMCO Piracy Clause for Time Charter Parties 2013 - (a) The Vessel shall not be obliged to proceed or required to continue to or through, any port, place, area or zone, or any waterway or canal (hereinafter “Area”) which, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, is dangerous to the Vessel, cargo, crew or other persons on board the Vessel due to any actual, threatened or reported acts of piracy and/or violent robbery and/or capture/seizure (hereinafter “Piracy”), whether such risk existed at the time of entering into this Charter Party or occurred thereafter. Should the Vessel be within any such place as aforesaid which only becomes dangerous, or may become dangerous, after entry into it, the Vessel shall be at liberty to leave it. (b) If in accordance with sub-clause (a) the Owners decide that the Vessel shall not

La *piracy clause* elaborata dal BIMCO nell'ambito dei *time charters*, a ben vedere, non offre una definizione di pirateria, limitandosi ad utilizzare la formulazione "*acts of*

proceed or continue to or through the Area they must immediately inform the Charterers. The Charterers shall be obliged to issue alternative voyage orders and shall indemnify the Owners for any claims from holders of the Bills of Lading or third parties caused by waiting for such orders and/or the performance of an alternative voyage. Any time lost as a result of complying with such orders shall not be considered off-hire. (c) If the Owners consent or if the Vessel proceeds to or through an Area exposed to the risk of Piracy the Owners shall have the liberty: (i) to take reasonable preventative measures to protect the Vessel, crew and cargo including but not limited to re-routeing within the Area, proceeding in convoy, using escorts, avoiding day or night navigation, adjusting speed or course, or engaging security personnel and/or deploying equipment on or about the Vessel (including embarkation/disembarkation). (ii) to comply with the requirements of the Owners' insurers under the terms of the Vessel's insurance(s); (iii) to comply with all orders, directions, recommendations or advice given by the Government of the Nation under whose flag the Vessel sails, or other Government to whose laws the Owners are subject, or any other Government, body or group (including military authorities) whatsoever acting with the power to compel compliance with their orders or directions; and (iv) to comply with the terms of any resolution of the Security Council of the United Nations, the effective orders of any other Supranational body which has the right to issue and give the same, and with national laws aimed at enforcing the same to which the Owners are subject, and to obey the orders and directions of those who are charged with their enforcement; and the Charterers shall indemnify the Owners for any claims from holders of Bills of Lading or third parties caused by the Vessel proceeding as aforesaid, save to the extent that such claims are covered by additional insurance as provided in sub-clause (d, iii.). (d) Costs (i) If the Vessel proceeds to or through an Area where due to risk of Piracy additional costs will be incurred including but not limited to additional personnel and preventative measures to avoid Piracy, such reasonable costs shall be for the Charterers' account. Any time lost waiting for convoys, following recommended routeing, timing, or reducing speed or taking measures to minimise risk, shall be for the Charterers' account and the Vessel shall remain on hire; (ii) If the Owners become liable under the terms of employment to pay to the crew any bonus or additional wages in respect of sailing into an area which is dangerous in the manner defined by the said terms, then the actual bonus or additional wages paid shall be reimbursed to the Owners by the Charterers; (iii) If the Vessel proceeds to or through an Area exposed to the risk of Piracy, the Charterers shall reimburse to the Owners any additional premiums required by the Owners' insurers and the costs of any additional insurances that the Owners reasonably require in connection with Piracy risks which may include but not be limited to War Loss of Hire and/or maritime K&R. (iv) All payments arising under Sub-clause (d) shall be settled within fifteen (15) days of receipt of Owners' supported invoices or on redelivery, whichever occurs first. (e) If the Vessel is attacked by pirates any time lost shall be for the account of the Charterers and the Vessel shall remain on hire. (f) If the Vessel is seized by pirates the Owners shall keep the Charterers closely informed of the efforts made to have the Vessel released. The Vessel shall remain on hire throughout the seizure and the Charterers' obligations shall remain unaffected, except that hire payments shall cease as of the ninety-first (91st) day after the seizure until release. The Charterers shall pay hire, or if the Vessel has been redelivered, the equivalent of Charter Party hire, for any time lost in making good any damage and deterioration resulting from the seizure. The Charterers shall not be liable for late redelivery under this Charter Party resulting from the seizure of the Vessel. (g) If in compliance with this Clause anything is done or not done, such shall not be deemed a deviation, but shall be considered as due fulfilment of this Charter Party. In the event of a conflict between the provisions of this Clause and any implied or express provision of the Charter Party, this Clause shall prevail.

piracy and/or violent robbery and/or capture/seizure (hereinafter "Piracy"): è rimessa all'interprete, pertanto, la precisa individuazione degli atti costituenti pirateria, in forza dell'applicazione delle convenzioni internazionali.

La clausola, ad ogni modo, pur lasciando qualche dubbio irrisolto sotto il profilo definitorio, precisa chiaramente quali siano le possibilità dell'*owner* e del *charterer* per le ipotesi di minaccia di pirateria: il che consente di fugare i dubbi che hanno originato le controversie, risolte, poi, in maniera contrastante dai giudici inglesi.

L'*owner* può, infatti, scegliere di seguire una rotta alternativa, al fine di prevenire qualsivoglia danno alla nave, al carico, all'equipaggio, o a ogni passeggero che si trova a bordo, potenzialmente derivante dal transito in zone a rischio, ovvero può continuare lungo il percorso originariamente previsto, adottando però in tal caso tutte le misure ragionevoli per prevenire l'attacco³⁷; gli eventuali costi ulteriori, che possono promanare dalla scelta di assumere personale di bordo aggiuntivo, oltre che da quella di adottare di proficue misure di prevenzione e monitoraggio, sono a carico del *charterer*, in aggiunta al pagamento del nolo, il quale può essere sospeso solo decorsi novanta giorni dal sequestro della nave da parte di pirati, e sino all'avvenuta liberazione della stessa.

1.2.2. Voyage charter.

Il *voyage charter*³⁸ è il contratto mediante il quale l'*owner* si obbliga nei confronti del *charterer* a compiere, con una nave determinata³⁹, uno o più viaggi determinati⁴⁰, consecutivi⁴¹ o meno, per il trasporto di merci, verso corrispettivo del nolo (*freight*),

³⁷ Il riferimento pare nuovamente essere alle *Best Management Practices*.

³⁸ Definizione fornita da A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, cit., 174.

³⁹ V. nota *sub* n. 25.

⁴⁰ La nave ed i viaggi sono, dunque, determinati, mentre indeterminata è la durata del contratto, in quanto discendente dalla durata del viaggio, non individuabile a priori.

⁴¹ In tal caso il contratto è denominato *consecutive voyage charter*.

calcolato a viaggio: come nel caso del *time charter*, anche qui le obbligazioni fondamentali delle parti sono rispettivamente, quella di pagare il nolo per il *charterer*⁴², e quella di trasportare merci per l'*owner*; motivo per cui anche tale tipologia contrattuale è in realtà riconducibile al contratto di trasporto⁴³.

Il contratto di *voyage charter* non pone particolari questioni in ordine all'incidenza del rischio di pirateria: infatti, a differenza del *time charter* – ove il nolo è determinato a tempo, sicché la durata della prestazione (discendente fra l'altro tra la scelta dell'una o dell'altra rotta, e variabile in caso di cattura della nave da parte dei pirati) ha una incidenza preponderante sul contratto stesso – nel *voyage charter* il nolo è determinato in misura fissa⁴⁴, ossia in relazione al viaggio da compiere, indipendentemente dal tempo utilizzato per l'esecuzione del viaggio stesso, e dell'entità dei costi variabili, i quali pertanto sono a rischio dell'*owner*⁴⁵.

Con riferimento, quindi, all'ipotesi di sequestro della nave a seguito di un assalto perpetrato dai pirati, nessuna variazione subirà il nolo, già determinato al momento della stipula del contratto: in altre parole, alcun mutamento della posizione debitoria del *charterer* in tal caso; quanto pattuito in origine, sarà quanto dovuto. Sicché è estranea al *voyage charter* la problematica concernente la sospensione del nolo in caso di eventi *off hire*.

Sono, invece, rilevanti le ulteriori problematiche che la pirateria marittima solleva, quali le possibilità di scelta dell'*owner*, in ordine al rifiuto di percorrere rotte ove è alto il rischio di un attacco dei pirati, ovvero alle misure preventive che egli deve adottare se

⁴² Il nolo può essere dovuto anticipatamente (*prepaid*) o a destino (*payable on delivery*).

⁴³ A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, cit., 174.

⁴⁴ La misura del nolo, in particolare, può essere stabilita forfettariamente in relazione alla portata della nave (*lumpsum*), oppure in relazione alla quantità di carico trasportato (in tale ultimo caso il nolo è dovuto a prescindere dall'effettiva caricazione della merce, c.d. vuoto per pieno).

⁴⁵ Salve talune eccezioni, derivanti dall'apposizioni di specifiche clausole (es. clausola f.i.o.): v. A. ANTONINI, *ibidem*, 177.

intende condurre la nave in dette zone, o ancora l'individuazione del soggetto tenuto al pagamento del premio assicurativo addizionale derivante dal seguire una rotta a rischio rispetto ad una rotta maggiormente sicura⁴⁶.

Così come nell'ambito del *time charter*, nel 2009 è intervenuto il BIMCO, introducendo due apposite *piracy clauses*, l'una applicabile al *voyage charter* in senso stretto⁴⁷, l'altra invece al *consecutive voyage charterparty* e ai *contracts of affreightment (COAs)*⁴⁸.

⁴⁶ M. BRIGNARDELLO, *I problemi sollevati dalla pirateria*, cit., 24.

⁴⁷ BIMCO Piracy Clause for Single Voyage Charter Parties 2013 - (a) If, after entering into this Charter Party, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, any port, place, area or zone, or any waterway or canal (hereinafter "Area") on any part of the route which is normally and customarily used on a voyage of the nature contracted for becomes dangerous, or the level of danger increases, to the Vessel, cargo, crew or other persons on board the Vessel due to any actual, threatened or reported acts of piracy and/or violent robbery and/or capture/seizure (hereinafter "Piracy"), the Owners shall be entitled to take a reasonable alternative route to the discharging port and, if they so decide, immediately give notice to the Charterers that such route will be taken. Should the Vessel be within any such place as aforesaid which only becomes dangerous, after entry, it shall be at liberty to leave it. (b) In any event, if the Vessel proceeds to or through an Area exposed to the risk of Piracy the Owners shall have the liberty: (i) to take reasonable preventative measures to protect the Vessel, crew and cargo including but not limited to re-routing within the Area, proceeding in convoy, using escorts, avoiding day or night navigation, adjusting speed or course, or engaging security personnel and/or deploying equipment on or about the Vessel (including embarkation/disembarkation); (ii) to comply with the requirements of the Owners' insurers under the terms of the Vessel's insurance(s); (iii) to comply with all orders, directions, recommendations or advice given by the Government of the Nation under whose flag the Vessel sails, or other Government to whose laws the Owners are subject, or any other Government, body or group (including military authorities) whatsoever acting with the power to compel compliance with their orders or directions; and (iv) to comply with the terms of any resolution of the Security Council of the United Nations, the effective orders of any other Supranational body which has the right to issue and give the same, and with national laws aimed at enforcing the same to which the Owners are subject, and to obey the orders and directions of those who are charged with their enforcement. (c) This Clause shall be incorporated into any bill of lading, waybills or other documents evidencing contracts of carriage (hereinafter "Contracts of Carriage") issued pursuant to this Charter Party. The Charterers shall indemnify the Owners against all consequences or liabilities that may arise from the Master signing Contracts of Carriage as presented to the extent that the terms of such Contracts of Carriage impose or result in the imposition of more onerous liabilities upon the Owners than those assumed by the Owners under this Clause. (d) If in compliance with this Clause anything is done or not done, such shall not be deemed a deviation, but shall be considered as due fulfilment of this Charter Party. In the event of a conflict between the provisions of this Clause and any implied or express provision of the Charter Party, this Clause shall prevail.

⁴⁸ BIMCO Piracy Clause for Consecutive Voyage Charter Parties and COAs 2013 - (a) If, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, any port, place, area or zone, or any waterway or canal

(hereinafter "Area") on any part of the route which is normally and customarily used on a voyage of the nature contracted for is dangerous to the Vessel, cargo, crew or other persons on board the Vessel due to any actual, threatened or reported acts of piracy and/or violent robbery and/or capture/seizure (hereinafter "Piracy"), whether such risk existed at the time of entering into this Charter Party or occurred thereafter, the Owners shall be entitled to take a reasonable alternative route to the discharging port and, if they so decide, immediately give notice to the Charterers that such route will be taken. In respect of consecutive voyages the Owners shall be entitled to take a reasonable alternative route to the loading port in accordance with the provisions of this Clause. Should the Vessel be within any such place as aforesaid which only becomes dangerous after entry, it shall be at liberty to leave it. (b) In any event, if the Vessel proceeds to or through an Area exposed to the risk of Piracy the Owners shall have the liberty: (i) to take reasonable preventative measures to protect the Vessel, crew and cargo including but not limited to re-routing within the Area, proceeding in convoy, using escorts, avoiding day or night navigation, adjusting speed or course, or engaging security personnel and/or deploying equipment on or about the Vessel (including embarkation/disembarkation); (ii) to comply with the requirements of the Owners' insurers under the terms of the Vessel's insurance(s); (iii) to comply with all orders, directions, recommendations or advice given by the Government of the Nation under whose flag the Vessel sails, or other Government to whose laws the Owners are subject, or any other Government, body or group (including military authorities) whatsoever acting with the power to compel compliance with their orders or directions; and (iv) to comply with the terms of any resolution of the Security Council of the United Nations, the effective orders of any other Supranational body which has the right to issue and give the same, and with national laws aimed at enforcing the same to which the Owners are subject, and to obey the orders and directions of those who are charged with their enforcement. (c) Costs (i) If in accordance with Sub-clause (a) the Owners take an alternative route, they shall be entitled, if the total extra distance exceeds one hundred (100) miles, to additional freight which shall be the same percentage of the freight contracted for as the percentage which the extra distance represents to the distance of the normal and customary route taking into consideration any savings or adjustments made by using this alternative route; (ii) If the Vessel proceeds to or through an Area where due to risk of Piracy additional costs are incurred by Owners, including but not limited to additional personnel and preventative measures to avoid piracy attacks, then half such costs shall be reimbursed by the Charterers to the Owners; (iii) If the Vessel proceeds to or through an Area exposed to risk of Piracy, the Charterers shall reimburse to the Owners half of any additional premiums required by the Owners' insurers and half the cost of any additional insurances that the Owners reasonably require in connection with Piracy Risks which may include but not be limited to War Loss of Hire and/or maritime K&R; (iv) All payments arising under Sub-clause (c) shall be settled within fifteen (15) days of receipt of Owners' supported invoices or on completion of discharge, whichever occurs first. (d) If the Vessel is attacked or seized as a result of Piracy any time so lost shall be shared equally between the Owners and the Charterers. The Charterers shall pay the Owners an amount equivalent to half the demurrage rate for any time lost as a result of such attack or seizure. Such payments shall fall due day by day and be payable latest fifteen (15) days after receipt of the Owners' invoice or on completion of discharge, whichever occurs first. If the Vessel is seized the Owners shall keep the Charterers closely informed of the efforts made to have the Vessel released. (e) This Clause shall be incorporated into any bill of lading, waybills or documents evidencing contracts of carriage (hereinafter "Contracts of Carriage") issued pursuant to this Charter Party. The Charterers shall indemnify the Owners against all consequences or liabilities that may arise from the Master signing Contracts of Carriage as presented to the extent that the terms of such Contracts of Carriage impose or result in the imposition of more onerous liabilities upon the Owners than those assumed by the Owners under this Clause. (f) If in compliance with this Clause anything is done or not done, such shall not be deemed a deviation, but shall be considered

Giova in tale sede effettuare alcune precisazioni, in ordine alle differenze⁴⁹ riscontrabili nelle prefate *piracy clauses*, rispetto a quella già trattata nell'ambito del *time charter*.

Una prima differenza si rinviene nel fatto che nel solo *voyage charter* l'*owner* può variare la rotta stabilita, solo in presenza di un sopravvenuto rischio di pirateria, vale a dire di una circostanza non sussistente al momento della stipula del contratto (ove il viaggio era stato nel concreto determinato) ed emersa solo in un momento successivo; ciò in quanto è stato opportunamente osservato che le parti, al momento della conclusione di un *voyage charter*, dovrebbero essere edotte dei rischi insiti nel seguire una rotta nell'ambito di un unico viaggio determinato⁵⁰.

Una ulteriore particolarità afferisce al profilo della ripartizione dei costi in relazione all'equipaggio aggiuntivo, alle misure di prevenzione, ai premi addizionali: si è sopra evidenziato, infatti, che nel *time charter*, dette spese sono sopportate per l'intero dal *charterer*, e ciò in quanto il nolo comprende anche i costi variabili, cui le voci di spesa sopra indicate possono essere ricondotte. Diversamente nel *voyage charter*, il nolo è stabilito in una misura fissa, indipendentemente dal tempo utilizzato per l'esecuzione del viaggio, e dell'entità dei costi variabili, i quali pertanto sono a rischio dell'*owner*; così anche i costi per l'equipaggio aggiuntivo, le misure di prevenzione, ed eventuali premi addizionali derivanti dalla scelta di una rotta ritenuta a rischio, incombono sull'*owner* medesimo. Ancora differente la ripartizione di detti costi, nell'ambito dei *consecutive voyage charterparties* e dei COAs: le parti sopportano, infatti, le spese per la metà⁵¹.

as due fulfilment of this Charter Party. In the event of a conflict between the provisions of this Clause and any implied or express provision of the Charter Party, this Clause shall prevail.

⁴⁹ Tra le similitudini, invece, figura la definizione di pirateria (*acts of piracy and/or violent robbery and/or capture/seizure, hereinafter "Piracy"*).

⁵⁰ M. BRIGNARDELLO, *I problemi sollevati dalla pirateria*, cit., 26.

⁵¹ Un tanto potrebbe essere stato stabilito dal BIMCO atteso che, di norma, per i *consecutive voyage charters* trovano impiego i formulari di *voyage charter*; ma, laddove i viaggi consecutivi siano inizialmente

2. La responsabilità del vettore marittimo in relazione agli attacchi dei pirati.

La pirateria marittima, oltre a determinare delle incidenze sul contratto di noleggio in senso stretto e sui *charterparties*, che come si è più volte ribadito, di fatto sono riconducibili al contratto di trasporto, produce rilevanti effetti anche in materia di responsabilità, ed in particolare sotto il profilo della responsabilità del vettore marittimo, vale a dire del soggetto obbligato all'esecuzione del trasferimento della merce o delle persone via mare.

2.1. Profili generali sulla responsabilità del vettore marittimo.

La responsabilità del vettore nei confronti del passeggero o dell'avente diritto al carico può essere di diversi tipi: *a)* responsabilità per inadempimento delle obbligazioni nascenti dal contratto di trasporto stipulato; *b)* responsabilità per ritardo nell'esecuzione delle obbligazioni medesime; *c)* responsabilità per danni arrecati alla persona del passeggero o alle cose trasportate.

La pirateria marittima può determinare la responsabilità del vettore sotto ciascuno di detti profili: infatti, *a)* il vettore potrebbe rifiutare di eseguire la prestazione di trasferimento di persone o cose, in relazione alla quale già è stato concluso un contratto di trasporto, perché lungo la rotta di transito vi è un elevato rischio di pirateria; *b)* così, la cattura della nave da parte dei pirati, cui segue una lunga trattativa per la liberazione, può far sorgere una responsabilità per ritardo; la stessa responsabilità può, poi, scaturire dalla scelta di intraprendere una rotta diversa (e più lunga), per ovviare al transito in zone a rischio pirateria; ed ancora una responsabilità per ritardo può nascere nel caso in cui, all'esito della corresponsione del riscatto, e della conseguente liberazione della

indeterminati, e solo la durata contrattuale sia determinata, si utilizzano i formulari di *time charter*: A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, cit., 181.

nave, questa abbisogni di riparazioni o di rifornimenti, e sia così costretta a rifugiarsi in un porto diverso da quello di destinazione, prima di poter riprendere il viaggio; c) infine, è di palese evidenza che l'azione dei pirati si configuri come un'azione violenta potenzialmente pregiudizievole per la persona dei passeggeri, ovvero dei membri dell'equipaggio, magari presi in ostaggio, o comunque in balia delle operazioni attuate dal comandante per respingere l'attacco dei pirati⁵², oltre che per il carico trasportato⁵³.

Analizziamo, dunque, i singoli sottotipi in cui si articola la responsabilità del vettore, specificando che ciascuno di essi soggiace ad una diversa disciplina, a seconda che si tratti di trasporto di merci e di trasporto di persone, ferma l'assoluta incidenza che riveste la normativa convenzionale ed europea nell'ambito di ognuno di detti tipi di responsabilità.

2.1.1. La responsabilità del vettore marittimo per inadempimento.

Nell'ambito della responsabilità per inadempimento, la disciplina generale cui fare riferimento nel trasporto marittimo di cose è quella stabilita in via ordinaria dal codice civile, per la c.d. responsabilità contrattuale (art. 1218 c.c.⁵⁴): il creditore (passeggero o avente diritto al carico) deve provare l'esistenza del contratto e il danno derivante dalla mancata esecuzione della prestazione da parte del debitore (vettore), mentre su

⁵² Il riferimento è, ad esempio, all'attacco dei pirati che ha visto coinvolta la nave da crociera Melody, presa d'assalto il 25 aprile 2009, mentre si trovava ad un giorno di navigazione a nord delle isole Seychelles, innanzi alle coste somale: l'attacco veniva respinto, grazie alla proficue manovre messe in atto dal comandante e dal personale a bordo.

⁵³ Di norma gli assalti dei pirati sono diretti alla presa di navi che trasportano merci di una certa importanza, come gasolio, petrolio, carbone: dei danni potrebbero verificarsi, laddove alla presa della nave seguisse una cattiva gestione e manutenzione della medesima e la merce trasportata si riversasse in mare.

⁵⁴ Il debitore che non esegue esattamente la prestazione dovuta è tenuto al risarcimento del danno, se non prova che l'inadempimento o il ritardo è stato determinato da impossibilità della prestazione derivante da causa a lui non imputabile.

quest'ultimo incombe la prova liberatoria dell'impossibilità della prestazione derivante da causa a lui non imputabile. La posizione del creditore è ulteriormente rafforzata, poi, dal fatto che, in virtù del disposto dell'art. 1 c. nav., si ritiene⁵⁵ estensibile, prima della disciplina di diritto comune, quella stabilita da codice della navigazione per il trasporto aereo di cose, di cui all'art. 952 c. nav.: il vettore risponde dei danni derivanti dalla mancata esecuzione della prestazione di trasporto, salva la prova di aver adottato tutte le misure necessarie e possibili, secondo la normale diligenza, per evitare il danno.

Volendo relazionare detta disciplina con gli eventuali attacchi dei pirati, si comprende, dunque, che l'interessato al carico, che voglia azionare la propria pretesa, dovrà provare l'esistenza di un rapporto contrattuale con il vettore che non ha eseguito la prestazione, oltre che il danno riportato a seguito dell'inadempimento⁵⁶, a prescindere dall'evento "pirateria" in ipotesi all'origine del danno medesimo; il vettore, per liberarsi, dovrà d'altra parte provare che la mancata prestazione discende da un sussistente (e persistente) rischio di pirateria nella zona oggetto di transito, il quale, nonostante l'adozione, secondo diligenza, di tutte le cautele per evitare il danno⁵⁷, ha impedito l'esecuzione della prestazione di trasporto.

Per il trasporto marittimo di persone, il dettato del codice della navigazione (art. 408 c. nav.) – nella parte in cui dispone che il vettore è responsabile dei danni derivati al passeggero per la mancata (o ritardata) esecuzione della prestazione, se non prova che l'evento, all'origine della mancata (o ritardata) esecuzione, deriva da causa a lui non imputabile – è in realtà di poca rilevanza applicativa; infatti, la generale esigenza

⁵⁵ A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, cit., 256.

⁵⁶ Il danno potrebbe, ad esempio, derivare dal fatto che una data merce doveva essere trasportata in un certo luogo entro un fissato periodo temporale, al fine di consentire la prosecuzione di un ciclo produttivo (es: mancato trasporto del legname funzionale a realizzare mobili da porre in vendita), ovvero per assicurare all'utenza un idoneo approvvigionamento di risorse (es: inadempito trasferimento di carbone da destinarsi all'industria, o di petrolio e gas distribuiti nella grande rete delle forniture di energia).

⁵⁷ E quindi, ad esempio, di aver valutato un'eventuale altra rotta da seguire, oppure di aver predisposto degli strumenti di prevenzione, conformemente alle linee guida di cui alle *Best Management Practices*.

avvertita nella prassi di tutelare nel miglior modo possibile la persona del passeggero⁵⁸ ha stimolato svariate riforme a livello europeo, che hanno visto l'adozione di regolamenti specifici per ciascun sottotipo di trasporto. Così, nell'ambito del trasporto marittimo di persone, trova applicazione il regolamento CE n. 1177 del 24 novembre 2010, il quale prevede in capo al passeggero i seguenti diritti⁵⁹: a) diritto di informazione in caso di ritardata o mancata esecuzione della prestazione⁶⁰, cui accede il diritto di assistenza⁶¹, che si estrinseca in pasti, bevande, ed eventuale pernottamento; b) diritto

⁵⁸ Nella parte iniziale del regolamento n. 1177/2010, si evidenzia proprio questa esigenza, affermando che: *"l'azione dell'Unione nel settore del trasporto marittimo e delle vie navigabili interne dovrebbe essere rivolta, fra l'altro, a garantire un elevato livello di protezione dei passeggeri, simile a quella offerta da altri modi di trasporto. (...) Poiché il passeggero che viaggia via mare e per vie navigabili interne è la parte più debole nel contratto di trasporto, è opportuno garantire a tutti i detti passeggeri un livello minimo di protezione. Nulla dovrebbe impedire ai vettori di offrire al passeggero condizioni contrattuali più favorevoli di quelle fissate nel presente regolamento"*.

⁵⁹ Vi è, poi, una posizione ulteriormente tutelata, che è quella dei passeggeri con disabilità o mobilità ridotte.

⁶⁰ Art. 16, Informazioni in caso di cancellazioni o partenze ritardate: (1) In caso di cancellazione o ritardo alla partenza di un servizio passeggeri o di una crociera, il vettore o, se opportuno, l'operatore del terminale informa i passeggeri in partenza dai terminali portuali o, se possibile, i passeggeri in partenza dai porti, quanto prima e comunque non oltre trenta minuti dopo l'orario di partenza previsto, della situazione, dell'orario di partenza e dell'orario di arrivo previsti non appena tale informazione è disponibile. (2) Se i passeggeri perdono un servizio di trasporto in coincidenza a causa di una cancellazione o di un ritardo, il vettore, e se opportuno, l'operatore del terminale compiono sforzi ragionevoli per informare i passeggeri interessati in merito a collegamenti alternativi. (3) Il vettore o, se opportuno, l'operatore del terminale assicura che le persone con disabilità o le persone a mobilità ridotta ricevano le informazioni necessarie di cui ai paragrafi 1 e 2 in formati accessibili.

⁶¹ Art. 17, Assistenza in caso di partenze cancellate o ritardate: (1) Quando un vettore prevede ragionevolmente che la partenza di un servizio passeggeri o di una crociera sia cancellata o subisca un ritardo superiore a novanta minuti rispetto all'orario previsto di partenza, offre gratuitamente ai passeggeri in partenza dai terminali portuali spuntini, pasti o bevande in congrua relazione alla durata dell'attesa, purché siano disponibili o possano essere ragionevolmente forniti. (2) In caso di cancellazione o ritardo alla partenza che renda necessario un soggiorno di una o più notti o un soggiorno supplementare rispetto a quello previsto dal passeggero, ove e allorché sia fisicamente possibile, il vettore offre gratuitamente ai passeggeri in partenza dai terminali portuali una sistemazione adeguata, a bordo o a terra, e il trasporto tra il terminale portuale e il luogo di sistemazione, oltre agli spuntini, ai pasti o alle bevande di cui al paragrafo 1. Per ciascun passeggero, il vettore può limitare il costo complessivo della sistemazione a terra, escluso il trasporto tra il terminale portuale e il luogo di sistemazione, a 80 EUR a notte, per un massimo di tre notti. (3) In applicazione dei paragrafi 1 e 2, il vettore presta particolare attenzione alle esigenze delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta e dei loro accompagnatori.

all'adempimento della prestazione, seppur in ritardo, ovvero alla risoluzione del contratto di trasporto, con correlato rimborso del prezzo del biglietto⁶²; c) diritti risarcitori, per cui il vettore è tenuto a corrispondere al passeggero una somma di denaro stabilita à *forfait (compensation)*⁶³, oltre al risarcimento dell'eventuale maggiore

⁶² Art. 18, Trasporto alternativo o rimborso in caso di partenze cancellate o ritardate: (1) Quando prevede ragionevolmente che un servizio passeggeri subisca una cancellazione o un ritardo alla partenza dal terminale portuale superiore a novanta minuti il vettore offre immediatamente al passeggero la scelta tra: a) il trasporto alternativo verso la destinazione finale a condizioni simili, come indicato nel contratto di trasporto, non appena possibile e senza alcun supplemento; b) il rimborso del prezzo del biglietto e, ove opportuno, il ritorno gratuito al primo punto di partenza, come indicato nel contratto di trasporto, non appena possibile. (2) Quando un servizio passeggeri subisce una cancellazione o un ritardo alla partenza dal porto superiore a novanta minuti, i passeggeri hanno diritto al trasporto alternativo o al rimborso del prezzo del biglietto da parte del vettore. (3) Il rimborso di cui al paragrafo 1, lettera b), e al paragrafo 2 del costo completo del biglietto al prezzo a cui era stato acquistato, per la parte o le parti del viaggio non effettuate, e per la parte o le parti già effettuate se il viaggio non serve più allo scopo originario del passeggero è effettuato entro sette giorni, in contanti, mediante bonifico bancario elettronico, versamento o assegno bancario. Con il consenso del passeggero, il rimborso integrale del biglietto può avvenire sotto forma di buono e/o altri servizi per un importo equivalente alla tariffa di acquisto, purché le condizioni siano flessibili, segnatamente per quanto riguarda il periodo di validità e la destinazione.

⁶³ Art. 19, Diritto a compensazione economica connessa al prezzo del biglietto in caso di ritardo all'arrivo: (1) Fermo restando il diritto al trasporto, i passeggeri possono chiedere al vettore una compensazione economica in caso di ritardo all'arrivo alla destinazione finale, come indicato nel contratto di trasporto. Il livello minimo di compensazione economica è pari al 25 % del prezzo del biglietto per un ritardo di almeno: a) un'ora in un servizio regolare fino a quattro ore; b) due ore in un servizio regolare di più di quattro ore ma non superiore a otto ore; c) tre ore in un servizio regolare di più di otto ore ma non superiore a ventiquattro ore; oppure d) sei ore in un servizio regolare superiore a ventiquattro ore. Se il ritardo supera il doppio del tempo indicato alle lettere da a) a d) la compensazione economica è pari al 50 % del prezzo del biglietto. (2) I passeggeri in possesso di un titolo di viaggio o di un abbonamento che subiscono ritardi ricorrenti all'arrivo durante il periodo di validità dello stesso possono richiedere una compensazione economica adeguata secondo le modalità di indennizzo del vettore. Tali modalità enunciano i criteri per la determinazione del ritardo all'arrivo e il calcolo della compensazione. (3) La compensazione economica è calcolata in relazione al prezzo effettivamente pagato dal passeggero per il servizio passeggeri in ritardo. (4) Qualora il contratto di trasporto riguardi un viaggio di andata e ritorno, la compensazione economica in caso di ritardo all'arrivo nella tratta di andata o in quella di ritorno è calcolata sulla base della metà del prezzo del trasporto tramite tale servizio passeggeri. (5) La compensazione economica è effettuata entro un mese dalla presentazione della relativa domanda. La compensazione economica può essere effettuata mediante buoni e/o altri servizi se le condizioni sono flessibili, in particolare per quanto riguarda il periodo di validità e la destinazione. La compensazione economica è effettuata in denaro su richiesta del passeggero. (6) La compensazione economica connessa al prezzo del biglietto non è soggetta a detrazioni per i costi legati alla transazione finanziaria quali tasse, spese telefoniche o valori bollati. I vettori possono introdurre una soglia minima al di sotto della quale la compensazione economica non è prevista. Detta soglia non può superare 6 EUR.

danno subito⁶⁴.

È evidente che il vettore, nel decidere se eseguire o meno una prestazione di trasporto di persone in una zona a rischio di pirateria, debba attenersi ad un parametro di diligenza superiore, rispetto a quello sopra evidenziato per il trasporto di merci, stante l'inestimabile valore della persona umana.

2.1.2. La responsabilità del vettore marittimo per ritardo e per danni.

Ulteriore profilo di responsabilità in cui può incorrere il vettore marittimo nel trasporto di cose o persone è connesso al ritardo nell'esecuzione della prestazione: la relativa disciplina è contenuta rispettivamente nell'art. 422 c. nav., per il trasporto di merci, e nell'art. 408 c. nav., per il trasporto di persone; norma, quest'ultima, già esaminata nell'ambito della responsabilità per inadempimento⁶⁵. Quanto, invece, alla responsabilità del vettore per ritardo nel trasporto marittimo di cose, va precisato che la disposizione sopra indicata (art. 422 c. nav.) è, in realtà, riferita non solo ai casi di ritardo, ma anche a quelli di danni alle cose trasportate⁶⁶; a livello, internazionale, poi, detta responsabilità del vettore marittimo per ritardo nel trasporto di merci non è contemplata neppure nell'ambito della responsabilità per danni⁶⁷.

Ne consegue che, la trattazione della responsabilità del vettore marittimo nel trasporto di cose, per ritardo e per danni al carico, può essere svolta congiuntamente.

⁶⁴ Art. 21, Ulteriori azioni risarcitorie: Le disposizioni del presente regolamento lasciano impregiudicato il diritto dei passeggeri di rivolgersi ai tribunali nazionali, secondo la legislazione nazionale, per ottenere risarcimenti connessi a perdite dovute a cancellazione o ritardo dei servizi di trasporto, anche a norma della direttiva 90/314/CEE.

⁶⁵ La norma è infatti rubricata "*Responsabilità del vettore per inesecuzione del trasporto o per ritardo*", e trova, dunque, applicazione sia nei casi di inadempimento, sia nei casi di ritardo nell'adempimento..

⁶⁶ La stessa rubrica dell'art. 422 c. nav. è molto generica ("*Responsabilità del vettore*").

⁶⁷ A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, cit., 258.

Prima di affrontare il contenuto della normativa del codice della navigazione, pare opportuno effettuare una breve disamina storica dell'evoluzione del regime di responsabilità nel trasporto marittimo di merci, funzionale a comprendere quale sia l'impostazione cui si è ispirato anche il legislatore nazionale⁶⁸.

La responsabilità del vettore marittimo nel trasporto di cose trova il suo fondamento storico nello schema della responsabilità *ex recepto*, conosciuto dal diritto romano: in relazione a questo, il vettore marittimo sopporta totalmente i rischi relativi all'operazione di trasporto, e l'unica prova liberatoria è rappresentata dalla forza maggiore, ovvero dai c.d. *Acts of God or King's enemies* negli ordinamenti di *common law*. A partire dalla seconda metà del XIX secolo, alla luce dell'elevata diffusione del trasporto marittimo e di un ingiustificato regime di rigore in ordine alla responsabilità del vettore marittimo, si assiste ad un deciso mutamento in ordine alla ripartizione del rischio tra i soggetti interessati alla spedizione: tanto è vero che all'interno dei contratti di trasporto iniziano ad essere inserite delle clausole mediante le quali si esonera il vettore marittimo dalla responsabilità per i danni subiti dal carico, in seguito a condotte colpose del comandante o dei componenti dell'equipaggio. Per ovviare, tuttavia, ad una potenziale situazione di egemonia contrattuale dei vettori, viene adottata una soluzione di compromesso tra il rigore della responsabilità *ex recepto* e la piena libertà contrattuale del periodo successivo, che sfocia nel 1924 nella redazione della disposizioni della Convenzione di Bruxelles⁶⁹ sulla polizza di carico⁷⁰, cui si ispira anche il legislatore

⁶⁸ S. ZUNARELLI, voce *Trasporto marittimo*, in *Enc. dir.*, Milano, 1992, 1209; L. TULLIO, *Responsabilità del vettore nel trasporto marittimo di cose – I contratti di utilizzazione della nave e la responsabilità del vettore*, in *Trattato breve di diritto marittimo* (coordinato da A. ANTONINI), Milano, 2010, 155; A. ANTONINI, *ibidem*, 283

⁶⁹ Le disposizioni della Convenzione di Bruxelles del 1924 sono anche note come Regole dell'Aja o come Regole dell'Aja-Visby; il testo vigente è quello risultante dalle modifiche apportate dal Protocollo di Bruxelles del 23 febbraio 1968 e dal Protocollo di Bruxelles del 21 dicembre 1979). Si rinvia a S.M. CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, in *Trattato di diritto civile e commerciale* (diretto da P. SCHELSINGER), Milano, 2010, 20.

⁷⁰ Le Regole dell'Aja si applicano se è stata emessa una polizza di carico, nonché ai *charterparties* se è stata pattuita la clausola *paramount*: "*BIMCO Paramount Clause General: The International Convention for*

nazionale nella stesura dell'art. 422 c. nav. Secondo tale regime convenzionale, "(...) il vettore, in base a qualsiasi contratto di trasporto di merci per mare, sarà soggetto agli obblighi e alle responsabilità e godrà dei diritti e delle immunità (...), relativamente alla caricazione, rimaneggiamento, stivaggio, trasporto, custodia, cura e scaricazione delle merci" (art. 2); la responsabilità viene, tuttavia, meno, laddove si verifichi uno dei c.d. pericoli eccettuati, specificamente e tassativamente indicati all'art. 4, par. 2, da intendersi come eventi fortuiti o di forza maggiore non riconducibili alla volontà del vettore o del suo equipaggio⁷¹; su di essi ci soffermeremo nel prosieguo, al fine di valutare se la pirateria sia inclusa in detta elencazione.

Passando, ora all'analisi dell'art. 422 c. nav., questa può essere condotta seguendo la costruzione strutturale della disposizione medesima, che vede la presenza di due commi, il primo che contiene la regola generale in materia di responsabilità del vettore marittimo nel trasporto di merci, il secondo dedicato invece alla disciplina della prova liberatoria.

the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924 ("the Hague Rules") as amended by the Protocol signed at Brussels on 23 February 1968 ("the Hague-Visby Rules") and as enacted in the country of shipment shall apply to this Contract. When the Hague-Visby Rules are not enacted in the country of shipment, the corresponding legislation of the country of destination shall apply, irrespective of whether such legislation may only regulate outbound shipments. When there is no enactment of the Hague-Visby Rules in either the country of shipment or in the country of destination, the Hague-Visby Rules shall apply to this Contract save where the Hague Rules as enacted in the country of shipment or if no such enactment is in place, the Hague Rules as enacted in the country of destination apply compulsorily to this Contract. The Protocol signed at Brussels on 21 December 1979 ("the SDR Protocol 1979") shall apply where the Hague-Visby Rules apply, whether mandatorily or by this Contract. The Carrier shall in no case be responsible for loss of or damage to cargo arising prior to loading, after discharging, or while the cargo is in the charge of another carrier, or with respect to deck cargo and live animals".

⁷¹ D. CATERINO, *Note minime in tema di responsabilità civilistica del vettore marittimo nell'abbandono del carico per fatti di pirateria*, in *Nuove piraterie e ordinamenti giuridici interni e internazionali* (a cura di A. URICCHIO), Bari 2011, 141; S. PRETE, *La pirateria quale evento esonerativo della responsabilità del vettore marittimo*, in *Nuove piraterie e ordinamenti giuridici interni e internazionali* (a cura di A. URICCHIO), Bari 2011, 181.

L'art. 422, co. 1, c. nav, dispone che *"Il vettore è responsabile della perdita⁷² o delle avarie⁷³ delle cose consegnategli per il trasporto, dal momento in cui le riceve al momento in cui le riconsegna⁷⁴, nonché dei danni per il ritardo, a meno che non provi che la causa della perdita o del ritardo non è stata, né in tutto né in parte, determinata da colpa sua o da colpa commerciale dei suoi dipendenti e preposti⁷⁵".*

Il secondo comma della medesima disposizione richiama, poi, il regime dei pericoli eccettuati, trasformando, tuttavia, gli stessi da fattori di esclusione della responsabilità⁷⁶ a fattori di inversione dell'onere della prova⁷⁷.

E dunque, nell'ambito del trasporto marittimo di merci, il vettore risponde dei danni al carico trasportato, salva la prova liberatoria della derivazione dei danni stessi ad un fattore non dipendente da sua colpa, o da colpa commerciale dei suoi dipendenti e preposti, ovvero da circostanza riconducibile ad uno o più dei pericoli eccettuati indicati *ex lege*.

Sempre per ciò che concerne la responsabilità del vettore marittimo nel trasporto di cose, non può poi essere taciuta una ulteriore obbligazione su di lui gravante, la quale

⁷² *"Per perdita si intende tanto la perdita fisica dell'oggetto trasportato (distruzione), quanto quella economica (danno di entità tale da rendere impossibile o antieconomica la riparazione)":* definizione tratta da A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, cit., 313.

⁷³ *"L'avarìa è un danno parziale. Se oggetto del trasporto è un bene costituente un'unità fisica (...), l'avarìa è un danno che non ne assorbe l'intero valore; se esso è una partita di merce caricata alla rinfusa (...) o in container (...), l'avarìa è un danno ad una parte delle cose generiche della partita stessa":* definizione tratta da A. ANTONINI, *ibidem*.

⁷⁴ All'obbligazione principale in capo al vettore, che è quella del trasferimento, è affiancata un'obbligazione ulteriore, rappresentata dalla custodia del carico.

⁷⁵ A sostegno del fatto che la redazione dell'art. 422 c. nav. risente della formulazione convenzionale, si nota che il pericolo eccettuato (atipico) contenuto nell'art. 4, par. 2, lett. q) della Convenzione di Bruxelles (*"qualsiasi altra cagione non proveniente da fatto o colpa del vettore o da fatto o colpa degli agenti o preposti del vettore"*) diviene regola generale nel codice della navigazione.

⁷⁶ La Convenzione di Bruxelles stabilisce, infatti, che *"né il vettore, né la nave saranno responsabili per perdita o danno risultante o proveniente"* da uno dei pericoli eccettuati indicati.

⁷⁷ L'art. 422, co. 2, c. nav., dispone, invero, che *"deve l'avente diritto alla riconsegna provare che la causa della perdita, delle avarie o del ritardo è stata determinata da colpa del vettore o da colpa commerciale dei di lui dipendenti e preposto, quando il danno è stato prodotto"* da uno dei pericoli eccettuati indicati.

si pone, sul piano temporale, quale obbligazione prodromica a quella di trasporto in senso stretto: il riferimento è all'obbligazione di mettere la nave in stato di navigabilità⁷⁸, prevista dall'art. 421 c. nav., oltre che dall'art. 3, par. 1 della Convenzione di Bruxelles. In forza del disposto delle prefate disposizioni, il vettore, prima dell'inizio del viaggio⁷⁹, deve usare la normale diligenza per porre la nave in stato di navigabilità, sia sotto il profilo della *seaworthiness* che della *cargoworthiness*⁸⁰, curando, in ispecie, che essa sia convenientemente armata ed equipaggiata, che le stive e le camere refrigeranti e quelle frigorifere e le altre parti destinate alla caricazione siano in buono stato per il ricevimento, la conservazione ed il trasporto delle merci, e che siano posti in essere *"tutti quegli atti che sono necessari per la corretta esecuzione del viaggio"*⁸¹.

Prima di spostare l'attenzione sui pericoli eccettuati, la cui trattazione è riservata al paragrafo che segue, giova inoltre precisare quali siano i caratteri propri della responsabilità del vettore marittimo per i danni occorsi alle persone trasportate ed eventualmente ai bagagli delle medesime: abbiamo, invero, già sottolineato che gli attacchi dei pirati moderni, pur interessando maggiormente le navi da carico, non si limitano a queste stesse, e vedono talora coinvolte anche le navi passeggeri, quali le navi da crociera⁸².

⁷⁸ Oltre che per completezza espositiva, l'art. 421 c. nav. richiede una breve disamina, atteso che si è posto l'interrogativo se l'eventuale esonero di responsabilità del vettore per fatto dei pirati possa essere utilmente invocato, laddove il vettore medesimo abbia ommesso di porre in essere le adeguate misure di prevenzione: cfr. M. BRIGNARDELLO, *I problemi sollevati dalla pirateria*, cit., 22. Il tema verrà trattato nell'ultimo paragrafo del presente capitolo.

⁷⁹ Conformemente a quanto già si è evidenziato con riferimento al contratto di noleggio, l'obbligazione perdura temporalmente anche nella fase esecutiva del contratto, e quindi il vettore è tenuto ad assicurare che la nave sia mantenuta in stato di navigabilità per tutta la durata del contratto di trasporto.

⁸⁰ V. nota precedente *sub* n. 35.

⁸¹ S.M. CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, cit., 272.

⁸² È, comunque, evidente che i pirati prediligano navi da carico, atteso che le navi da crociera, per l'elevato numero di persone a bordo, richiedono una capacità di sorveglianza smisurata e difficile da realizzare: così A. MERIGGIOLI, *Il ritorno dei pirati*, cit., 72.

In ordine a tale profilo di responsabilità un ruolo fondamentale assume la normativa europea, ed in particolare il Regolamento CE 392/2009 *"relativo alla responsabilità dei vettori che trasportano passeggeri via mare in caso di incidente"*, entrato in vigore il 21 dicembre 2012, il quale recepisce la Convenzione di Atene del 1974, come modificata dal Protocollo di Londa del 2002⁸³.

La Convenzione di Atene distingue due regimi di responsabilità del vettore⁸⁴, a seconda che il sinistro⁸⁵ che determina pregiudizio alla persona del passeggero, mentre si trova a bordo della nave, ovvero durante le operazioni di imbarco e di sbarco, sia o meno determinato da un incidente marittimo.

In caso affermativo, il vettore risponde dei danni derivanti dalla morte o dalle lesioni personali subite dal passeggero entro il limite di 250.000 DSP senza possibilità di provare l'assenza di colpa, fatta comunque salva la prova liberatoria rappresentata dalla

⁸³ La normativa convenzionale si applica ai trasporti marittimi internazionali, e a quelli nazionali eseguiti con navi di categoria A e B; per i trasporti nazionali con navi di categoria C e D si applica l'art. 409 c. nav., sicché il vettore risponde, salva la prova che l'evento è derivata da causa a lui non imputabile. La definizione di nave di categoria A, B, C, o D si rinviene nella Direttiva 98/18/CE, all'art. 4: *"Le navi da passeggeri sono suddivise nelle seguenti classi, a seconda dei tratti di mare in cui operano: «classe A»: navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali diversi dai viaggi effettuati dalle navi delle classi B, C e D; «classe B»: navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali nel corso dei quali navigano a una distanza massima di 20 miglia dalla linea di costa corrispondente all'altezza media della marea, ove i passeggeri possono prender terra in caso di naufragio; «classe C»: navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali in tratti di mare in cui la probabilità che l'onda significativa superi l'altezza di 2,5 metri è inferiore al 10% durante tutto l'anno in caso di attività di durata annua, o durante un periodo specifico dell'anno in caso di attività stagionale (ad esempio attività estiva), nel corso dei quali navigano a una distanza massima di 15 miglia da un luogo di rifugio e di 5 miglia dalla linea di costa corrispondente all'altezza media della marea, ove i passeggeri possono prender terra in caso di naufragio; «classe D»: navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali in tratti di mare in cui la probabilità che l'onda significativa superi l'altezza di 1,5 metri è inferiore al 10% durante tutto l'anno in caso di attività di durata annua, o durante un periodo specifico dell'anno in caso di attività stagionale (ad esempio attività estiva), nel corso dei quali navigano a una distanza massima di 6 miglia da un luogo di rifugio e di 3 miglia dalla linea di costa corrispondente all'altezza media della marea, ove i passeggeri possono prender terra in caso di naufragio"*.

⁸⁴ La normativa convenzionale trova applicazione sia nei confronti del vettore contrattuale, che del vettore di fatto.

⁸⁵ *"Per sinistro si intende qualsiasi accadimento sfavorevole, suscettibile di incidere negativamente sull'esecuzione del trasporto, arrecando danno all'oggetto materiale del medesimo (persone o cose), al mezzo che lo esegue o a terzi"*: definizione fornita da A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, cit., 266.

riconducibilità dell'evento dannoso ad un atto di guerra, ad ostilità, a guerra civile, ad insurrezione, ovvero ad un fenomeno naturale di carattere eccezionale, inevitabile ed irresistibile⁸⁶; oltre il limite anzidetto⁸⁷, diviene, invece, rilevante la condotta colposa del vettore, atteso che egli è responsabile dei danni, a meno che non provi che l'evento *de quo* non è imputabile a sua colpa o negligenza.

Nel diverso caso di danno al passeggero determinato da fatto diverso da un incidente marittimo, nell'accezione fatta propria dalla Convenzione, è impegnata la responsabilità del vettore se l'evento dannoso è dipeso da colpa o negligenza, il cui relativo onere probatorio incombe sul danneggiato⁸⁸.

La domanda da porsi, allora, è la seguente: i fatti di pirateria in quale delle due fattispecie sopra evidenziate ricadono? Ed ancora prima: le azioni dei pirati rientrano nella nozione di incidente marittimo?

La Convenzione di Atene non fornisce una risposta immediata: infatti, ai sensi dell'art. 5, "per «incidente marittimo» si intende il naufragio, il capovolgimento, la collisione o l'incaglio della nave, un'esplosione o un incendio a bordo o un difetto della nave"; a sua volta "per «difetto della nave» si intende qualsiasi malfunzionamento, guasto o non conformità alle regole di sicurezza applicabili in relazione a qualsiasi parte della nave, delle sue attrezzature utilizzata per la fuga, l'evacuazione, l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri, o per la propulsione o il governo della nave, la sicurezza della navigazione, l'ormeggio, l'ancoraggio, l'arrivo o la partenza del luogo di ormeggio o di ancoraggio, o il contenimento dei danni dopo un allagamento, o per la messa in mare dei mezzi di

⁸⁶ E, dunque, forza maggiore.

⁸⁷ Ed entro comunque al limite risarcitorio di 400.000 DSP.

⁸⁸ Disciplina analoga si ha in relazione ai danni cagionati al bagaglio, a mano o diverso, ma la colpa o la negligenza sono presunte se i danni al bagaglio a mano sono stati causati da un incidente marittimo.

salvataggio". Alcuo diretto riferimento, quindi, alla pirateria marittima, nell'ambito degli incidenti marittimi tipici⁸⁹.

La dottrina⁹⁰, a tal proposito, precisa che l'elencazione suddetta riveste carattere tassativo, non potendo essere estesa la disciplina prevista per gli incidenti marittimi a casi analoghi, non specificamente inclusi dal legislatore convenzionale nel prefato elenco; a parere di chi scrive, tuttavia, detta interpretazione non può essere adottata *sic et simpliciter*.

Una attenta dottrina⁹¹, infatti, evidenzia che il fondamento della distinzione operata dalla Convenzione di Atene tra danni derivanti da incidenti marittimi e danni diversi, da cui scaturisce un differente regime di responsabilità, va rinvenuto nell'esigenza di delimitare l'applicabilità del sistema della responsabilità aggravata, proprio dei casi di *shipping incident*, ai quegli eventi che costituiscono il rischio tipico assunto dal vettore allorquando stipula un contratto di trasporto di persone.

Talché, sulla base di questa condivisibile considerazione, bisogna valutare se la pirateria rientri nella categoria dei rischi tipici della navigazione: la disciplina del codice della navigazione sembra fornire un ausilio in tal senso, atteso che, nell'ambito delle assicurazioni marittime, l'art. 521 c. nav. specificamente dedicato ai rischi della

⁸⁹ I fatti di pirateria potrebbero trovare una prima via d'accesso nella disciplina propria degli incidenti marittimi, laddove essi fossero collegati al difetto della nave, rientrando in detto concetto anche il malfunzionamento, il guasto e la non conformità alle regole di sicurezza a qualsiasi parte della nave utilizzata per la sicurezza della navigazione: tuttavia, analizzando il testo della Convenzione di Atene in lingua inglese, la voce sicurezza è tradotta con il termine *safety*, mentre i fatti di pirateria rientrano invece nel diverso concetto di *security* – pur tradotto in italiano con il termine "sicurezza" – come già evidenziato nella parte introduttiva del presente lavoro.

⁹⁰ M. LOPEZ DE GONZALO, *La responsabilità del vettore marittimo di persone dal codice della navigazione al Regolamento CE 392/2009*, in *Dir. mar.*, 2012, 761.

⁹¹ L. TULLIO – M. DEIANA, *Codice dei trasporti*, cit., 536.

navigazione – seppur rilevanti questi sotto il profilo assicurativo, più che del contratto di trasporto – include nei rischi tipici, o nominati, anche il rischio di pirateria⁹².

Una ulteriore considerazione, che pur prescinde dal rischio, pare confermare che gli atti di pirateria, seppur non nominati nell'art. 3 della Convenzione di Atene tra gli incidenti marittimi, possano cionondimeno esservi inclusi: si è, invero, osservato che la responsabilità aggravata del vettore in relazione agli incidenti marittimi trova il suo fondamento nel fatto che, in relazione a questi eventi, il passeggero è del tutto estraneo, non influenzando in modo alcuno sull'esercizio della navigazione; ciò, invece, non accade per i fatti diversi da quelli tipizzati, ove può avere una qualche incidenza anche la condotta del passeggero⁹³. In ordine agli attacchi dei pirati, alcuna rilevanza assume la condotta del passeggero, salvo per quel che concerne l'eventuale comportamento da questi tenuto a seguito del sequestro: ossia, una condotta improvvida consistente, ad esempio, nel tentativo di liberazione o fuga, cui consegua una nuova cattura violenta, non può di certo essere ricondotta agli incidenti marittimi; nel caso, invece, in cui vi sia un assalto dei pirati, ed il comandante della nave attui delle manovre di conduzione della nave rischiose per sfuggire allo stesso, l'eventuale danno riportato dal passeggero a bordo sembra riconducibile alla nozione di *shipping incident*.

Da ultimo giova effettuare una osservazione sui danni pur sempre attinenti alla persona umana, ma aventi ad oggetto non già il passeggero, bensì i membri dell'equipaggio.

Le modalità operative in cui si concreta oggigiorno l'azione dei pirati si rivolgono perlopiù nei confronti dell'equipaggio, eppure né il codice della navigazione, né le convenzioni internazionali disciplinano una qualche ipotesi di responsabilità del vettore

⁹² Sono 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, saccheggio, ed in genere tutti gli accidenti della navigazione.

⁹³ F. BERLINGIERI, *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo e il codice della navigazione*, Milano, 2009, 1150.

per i danni cagionati dai pirati ai membri dell'equipaggio. Il legislatore, infatti, si occupa largamente della responsabilità del vettore per i fatti dell'equipaggio, ma nulla precisa per i danni riportati dalle persone che lo compongono.

Una spiegazione al motivo di tale apparente lacuna potrebbe così essere individuata.

La disciplina che il codice della navigazione e le normative europee ed internazionali forniscono è funzionale ad assicurare una adeguata e maggior tutela alla controparte contrattuale del vettore (passeggero, interessato al carico): in difetto di specifica previsione, si applicherebbe, infatti, l'ordinaria e più gravosa disciplina dell'art. 1218 c.c.

Questo, invece, non accade sotto il profilo della responsabilità per danni all'equipaggio, atteso che, nel rapporto contrattuale tra il vettore-armatore ed il membro dell'equipaggio, può trovare applicazione la disciplina che governa i rapporti tra datore di lavoro e lavoratore, di cui all'art. 2087 c.c.⁹⁴, sempre che ne sussistano gli estremi: detta disciplina, così come quella che regola nel dettaglio la responsabilità del vettore, è improntata ad assicurare al lavoratore-contraente debole una posizione di *favor* nei rapporti con la propria controparte contrattuale, sì da non richiedere la predisposizione di un diverso regime per quel che concerne gli specifici rapporti di lavoro in ambito marittimistico.

Salva, in ogni caso, la possibilità per il danneggiato di invocare la responsabilità extracontrattuale del vettore, per violazione del generale principio del *neminem laedere*.

⁹⁴ "Art. 2087 c.c. - Tutela delle condizioni di lavoro: L'imprenditore è tenuto ad adottare nell'esercizio dell'impresa le misure che, secondo la particolarità del lavoro, l'esperienza e la tecnica, sono necessarie a tutelare l'integrità fisica e la personalità morale dei prestatori di lavoro".

2.2. I pericoli eccettuati.

Si è già detto che il sistema dei pericoli eccettuati non è originario del codice della navigazione, in quanto trova la sua prima formulazione nella normativa convenzionale delle Regole dell'Aja del 1924, ed indi è stato recepito dal legislatore nazionale, seppur con talune particolarità, che andiamo di seguito ad evidenziare.

Partiamo dal dato testuale, essenziale a comprendere ove si rinverano differenze nella rispettiva disciplina.

L'elencazione dei pericoli eccettuati nella Convenzione di Bruxelles trova riferimento nell'art. 4, par. 2, che dispone: *"Né il vettore né la nave saranno responsabili per perdita o danno risultante o proveniente da: a. atti, negligenza, o colpa del capitano, dei marinai, del pilota, o dei preposti del vettore nella navigazione o nella amministrazione della nave; b. incendio, tranne se cagionato da fatto o colpa del vettore; c. rischi, pericoli e infortuni del mare o di altre acque navigabili; d. forza maggiore (atto di Dio); e. fatti di guerra; f. fatto di pubblici nemici; g. arresto o costrizione di principi, governanti o popolo, o sequestro giudiziario; h. restrizione di quarantena; i. atto od omissione del caricatore o del proprietario delle merci, del suo agente o del suo rappresentante; j. scioperi o serrate o sospensioni o limitazioni di lavoro, qualunque ne sia la cagione, tanto parzialmente che completamente; k. tumulti e sommosse civili; l. salvataggio o tentativo di salvataggio di vite o beni in mare; m. calo in volume o in peso o qualsiasi altra perdita o danno risultante da vizio occulto, dalla natura speciale o dal vizio proprio delle merci; n. insufficienza d'imballaggio; o. insufficienza o non corrispondenza di marche; p. vizi occulti non avvertibili mediante la dovuta diligenza; q. qualsiasi altra cagione non proveniente da fatto o colpa del vettore o da fatto o colpa degli agenti o preposti del vettore, ma l'onere della prova incomberà alla persona che reclami il beneficio di questa eccezione e a essa spetterà di provare che né la colpa personale né il fatto del vettore, né la colpa o il fatto degli agenti o dipendenti dal vettore, hanno contribuito alla perdita o al danno".*

L'elencazione contenuta nel codice della navigazione è parzialmente differente già da quanto risulta sotto il profilo definitorio; l'art. 422, co. 2, c. nav., infatti, precisa che: *"deve (...) l'avente diritto alla riconsegna provare che la causa della perdita, delle avarie o del ritardo è stata determinata da colpa del vettore o da colpa commerciale dei di lui dipendenti e preposti, quando il danno è stato prodotto da vizio occulto, o da innavigabilità della nave non derivante da inadempimento agli obblighi di cui all'articolo precedente, da colpa nautica dei dipendenti o preposti del vettore, da fortuna o 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, scioperi o serrate, impedimenti al lavoro generali o parziali, atti o tentativi di assistenza o salvataggio ovvero deviazione del viaggio fatta a tale scopo, cattivo stivaggio, vizio proprio della merce, calo di volume o di peso, insufficienza degli imballaggi, insufficienza o imperfezione delle marche, atti od omissioni in genere del caricatore o dei suoi dipendenti o preposti"*.

Da una prima, sommaria analisi dei testi normativi sopra riportati, due sono le differenze che emergono *ictu oculi*: da un lato, la già menzionata diversa rilevanza dei pericoli eccettuati⁹⁵ – i quali, lo ribadiamo, per la normativa nazionale costituiscono mero fatto che inverte l'onere probatorio tra le parti⁹⁶, mentre per la normativa convenzionale integrano cause esonerative della responsabilità del vettore marittimo⁹⁷ – e, dall'altro lato, l'inclusione, da parte del codice della navigazione, della pirateria quale pericolo eccettuato, circostanza questa estranea al dettato dell'art. 4, par. 2, della Convenzione di Bruxelles.

⁹⁵ A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, cit., 284.

⁹⁶ Sarà, dunque, il danneggiato (avente diritto alla riconsegna del carico) a dover fornire la prova che la perdita, l'avarìa o il ritardo sono stati determinati da condotta colposa del vettore o da colpa commerciale dei di lui dipendenti e preposti.

⁹⁷ E, pertanto, il vettore marittimo non risponde, né in via contrattuale, né in via extracontrattuale, come confermato dall'art. 4 *bis*, n. 1, della Convenzione di Bruxelles, inserito per effetto del Protocollo del 1968.

Il primo quesito da risolvere è, dunque, il seguente: la pirateria marittima costituisce causa di esonero del vettore marittimo dalla responsabilità per i danni alle merci, anche per la Convenzione di Bruxelles, seppur non testualmente menzionata?

La risposta, che vede la dottrina concorde, è in senso affermativo⁹⁸: pur non essendovi specifica menzione dei fatti dei pirati, questi vengono ricondotti al "fatto dei nemici pubblici" (o nella formulazione in lingua francese "*fait d'ennemis publics*"), atteso che la pirateria è percepita quale fenomeno criminale internazionale contro l'umanità (*delicta juris gentium*) lesivo della libertà dell'alto mare e della sicurezza della navigazione, ed i pirati sono, pertanto, considerati nemici pubblici (*hostis humani generis*)⁹⁹. Conferma un tanto il testo dell'art. 17 delle c.d. Regole di Rotterdam¹⁰⁰ del 2009, che, seppur non ancora entrato in vigore per la scarsa adesione da parte degli Stati¹⁰¹, indica tra i pericoli eccettuati, al numero 3, lettera c) "*guerra, ostilità, conflitto armato, pirateria, terrorismo, sommosse e tumulti*".

Se, dunque, detti profili non pongono particolari problemi per la loro soluzione, così non si può invece dire per un ulteriore quesito strettamente collegato al tema trattato nella prima parte del presente lavoro: quale è la nozione di pirateria che rileva quale

⁹⁸ F. BERLINGIERI, *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo e il codice della navigazione*, cit., 89; D. CATERINO, *Note minime in tema di responsabilità civilistica del vettore marittimo nell'abbandono del carico per fatti di pirateria*, cit., 141; S. PRETE, *La pirateria quale evento esonerativo della responsabilità del vettore marittimo*, cit., 185; A. DANI *Pirateria: fenomeno antico e problemi recenti*, cit., 106; M. BRIGNARDELLO, *I problemi sollevati dalla pirateria*, cit., 20. A. DANI osserva, comunque, che la *querelle* sull'inclusione o meno del rischio di pirateria viene meno a seguito della redazione delle Regole di Amburgo, del 1978, che hanno abbandonato il sistema degli *excepted perils*, talché "*in un trasporto soggetto a tali Regole il vettore si libererà della responsabilità per danni provocati da pirati (...) solo dimostrando di aver adottato tutte le misure ragionevoli per evitare il danno*".

⁹⁹ M. BRIGNARDELLO, *Nozione di pirateria marittima e sue implicazioni*, cit., 186

¹⁰⁰ Si rinvia al contributo dell'Associazione Italiana di Diritto Marittimo (AIDIM), *Analisi comparata delle Regole dell'Aja-Visby e delle Regole di Rotterdam, 2009*, consultabile nel sito web http://www.aidim.org/pdf/Aja_Rotterdam.pdf, nonché a C. ZOURNATZI, *Cenni sulla responsabilità del vettore secondo le Regole di Rotterdam sul trasporto marittimo di cose, 2014*, consultabile nel sito web http://www.giureta.unipa.it/phpfusion/images/articles/2014/01_Zournatzi_DirNav_27032014.pdf.

¹⁰¹ Neppure l'Italia vi ha aderito.

pericolo eccettuato, ai fini di esonerare il vettore marittimo dalla responsabilità per i danni al carico? Quella dell'art. 1135 c. nav. o quella dell'art. 100 UNCLOS?

Già si è avuto modo di affrontare la questione, con riferimento all'accezione di pirateria da far propria quanto ai rischi della navigazione individuati dall'art. 521 c. nav.: in quella sede, si è rilevato che, nell'operare il coordinamento tra la normativa nazionale e quella convenzionale, va respinta l'idea che l'una prevalga sull'altra, e che si debba piuttosto analizzare ed applicare l'una in funzione dell'altra. Ciò, in particolare, poiché, vi sono talune condotte rilevanti ai sensi dell'art. 1135 c. nav. e non parimenti sanzionate dall'art. 100 UNCLOS: infatti, la normativa nazionale non fornisce alcuna specificazione in ordine al luogo ove il delitto di pirateria può essere compiuto, a differenza del disposto dell'art. 100 UNCLOS, ove viene assegnata piena rilevanza ai soli atti compiuti in alto mare, con tacita esclusione delle condotte consumate in acque territoriali.

Dirimente, poi, la circostanza che la Convenzione di Montego Bay sia diretta all'istituzione di efficaci metodi di prevenzione e repressione della pirateria, e non già alla regolamentazione di rapporti di natura privatistica, come invece il codice della navigazione: talché non può ritenersi che essa vada ad incidere sull'estensione definitoria fatta propria dall'art. 1135 c. nav. e funzionale per l'appunto alla regolamentazione dei rapporti predetti.

A ben vedere, così come la materia assicurativa, anche la disciplina della responsabilità del vettore concerne rapporti di natura privatistica, e in ispecie quali siano le conseguenze risarcitorie che la violazione delle obbligazioni contrattualmente assunte determina in capo alle parti.

Ne discende che il vettore potrà utilmente invocare l'operatività del pericolo eccettuato in esame, sia nel caso di assalti perpetrati dai pirati all'interno delle acque

territoriali¹⁰², sia nell'ipotesi di siffatte condotte illecite poste in essere in alto mare¹⁰³: e ciò, lo ribadiamo, atteso che l'art. 1135 c. nav. è del tutto generico nel definire l'ambito spaziale rilevante ai fini della commissione del delitto di pirateria¹⁰⁴.

Un ultimo profilo che pare rilevante affrontare nella trattazione dei profili giuridici, *sub specie* privatistici, propri della pirateria marittima afferisce all'interrogativo se l'eventuale esonero di responsabilità per fatti di pirateria possa essere utilmente invocato dal vettore, laddove egli, transitando in zone a rischio, abbia omesso di porre in essere idonee misure di prevenzione per scongiurare l'attacco; il richiamo, ancora una volta, è alla proficua adozione, da parte del vettore, delle *Best Management Practices*¹⁰⁵, le quali, pur essendo mere linee guida non vincolanti, costituiscono uno strumento essenziale nella prevenzione del fenomeno della pirateria marittima, come già si è ampiamente evidenziato.

¹⁰² In senso contrario non può, tuttavia, essere taciuta la pronuncia della *Court de Cassation* francese del 14 febbraio 1989, nella vertenza avente ad oggetto i fatti di pirateria occorsi alla nave "Sunny Arabella": la Suprema Corte francese ha, infatti, rilevato che l'attacco dei pirati, in quanto perpetrato nelle acque territoriali nigeriane, non possa essere invocato dal vettore quale pericolo eccettuato; sicché egli risponde dei danni al carico lamentati dall'avente diritto al carico. Si sono espressi in senso critico sulla pronuncia A. VIALARD, *La piraterie dans les assurances maritimes françaises*, in *Marine insurance at the turn of the Millennium, Volume 1*, (a cura di M.A. HUYBRECHTS, E. VAN HOOYDONK, C. DIERYCK) Oxford, 1999, 99; S.M. CARBONE, *Il contratto di trasporto marittimo di cose*, cit., 359; M. BRIGNARDELLO, *I problemi sollevati dalla pirateria*, cit., 21.

¹⁰³ Purché provi: a) la causa del danno; b) il nesso causale tra causa dedotta e danno; c) la non imputabilità a sua colpa personale o a colpa commerciale dei suoi preposti: così Cass. civ., sez. I, 24.7.1986, n. 4732; Cass. civ., sez. III, 30.1.1990, n. 639; Cass. civ., sez. III, 27.10.1998, n. 10692; Cass. civ., sez. un., 18.5.1995, n. 5475

¹⁰⁴ M. BRIGNARDELLO, *I problemi sollevati dalla pirateria*, cit., 21 opportunamente osserva che, al fine di individuare quando gli atti di pirateria esonerino il vettore marittimo da responsabilità, sarebbe "preferibile, in assenza di una precisazione normativa, basarsi su un'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".

¹⁰⁵ D. CATERINO, *Note minime in tema di responsabilità civilistica del vettore marittimo nell'abbandono del carico per fatti di pirateria*, osserva che l'adeguatezza della nave e degli strumenti predisposti dal vettore "è una nozione relativa, influenzata da fattori diversi: le caratteristiche intrinseche della nave, il tipo di viaggio, la natura del carico, il periodo dell'anno di effettuazione del viaggio; ed è altresì chiaro che il concetto di navigazione rimanda ad un obbligo di ordinaria diligenza, e non certo al dovere di fornire una nave perfetta".

Ebbene, a parere di chi scrive, la risposta non può che essere in senso negativo: infatti, la recente recrudescenza del fenomeno di pirateria, che ha spinto gli organismi europei ed internazionali ad incrementare le attività di monitoraggio e a predisporre sempre nuovi strumenti preventivo-repressivi, deve necessariamente riflettersi anche sulla diligenza richiesta agli operatori che si inseriscono in quei traffici commerciali esposti al rischio di pirateria, poiché transitanti nelle zone c.d. a rischio.

Così, un ruolo essenziale deve svolgere anche il vettore marittimo, il quale non può limitarsi ad addurre di aver subito un attacco da parte dei pirati, cui è conseguito un danno al carico, beneficiando così dell'esonero da responsabilità o dell'inversione dell'onere probatorio; piuttosto, egli deve dimostrare che, nonostante la corretta e puntuale adozione di specifiche cautele¹⁰⁶, si è cionondimeno verificato un pregiudizio al carico discendente da fatti di pirateria.

È questa, infatti, la normale diligenza, cui deve essere improntata la condotta del vettore perché la nave sia apprestata in condizioni di navigabilità *ex art. 421 c. nav.*, secondo l'accezione fatta propria di "atti necessari per l'esecuzione del viaggio"¹⁰⁷.

¹⁰⁶ Quali, a titolo esemplificativo, la predisposizione di strumenti di monitoraggio, ovvero di dissuasione, l'addestramento dell'equipaggio, l'adozione di specifiche manovre operative nella conduzione della nave.

¹⁰⁷ S.M. CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, cit., 272.

CONCLUSIONI

L'analisi condotta nell'ambito del presente lavoro consente di comprendere pienamente quanto sia oggi rilevante l'incidenza del fenomeno della pirateria sui rapporti (privatistici e non) propri della navigazione marittima, soprattutto alla luce dell'esponentiale crescita del fenomeno stesso: i recenti episodi occorsi, specie al largo delle coste somale, comprovano che la pirateria non è scomparsa, né si è assopita, ma permane oggi, come in passato, seppur con i nuovi strumenti che la modernità le offre.

Detta incidenza, tuttavia, deve confrontarsi, nel concreto, con definizioni vaghe e spesso generiche, fatte proprie sia dal testo del codice della navigazione del 1942 che da quello della Convenzione di Montego Bay del 1982, i quali allo stato costituiscono le discipline di riferimento nella repressione delle condotte integranti atti di pirateria.

Si rendono, conseguentemente, necessari sforzi di coordinamento tra le due succitate normative, sforzi che non sempre appaiono agevoli, poiché operanti su fattispecie cristallizzate e quasi mai rispondenti all'evoluzione storica che ha caratterizzato il fenomeno della pirateria.

D'altra parte la redazione delle normative stesse risale ormai a decenni fa, allorquando vi era una certa (e ridotta) evoluzione tecnologica, ed i traffici marittimi presentavano certi caratteri: questi ultimi, infatti, non si svolgevano, come oggi, su scala mondiale, non vedevano la circolazione di merci potenzialmente pericolose per l'ambiente e per la salute umana, né di un numero sì elevato di passeggeri, come invece accade nel caso delle moderne navi da crociera.

Diverse sono, inoltre, le conseguenze che si producono a seconda delle normative nazionali con cui venga operato il prefato coordinamento: così se in taluni ordinamenti

Conclusioni

è stata attuata una riforma così da facilitare detta attività – e il riferimento è, ad esempio, all'ordinamento spagnolo – in Italia continua a trovare applicazione il codice della navigazione, nella sua versione originaria del 1942, con i suoi *pro* ed i suoi *contra*.

Infatti, non si può non constatare che, laddove il legislatore nazionale è intervenuto, non sempre è stato in grado di offrire soluzioni normative idonee a favorire effettivamente la repressione del fenomeno della pirateria: è stato, ad esempio, evidenziato il delicato problema che coinvolge la legittimità del pagamento del riscatto per la liberazione degli ostaggi sequestrati dai pirati. Seppur non avendo in mente il fenomeno della pirateria, ma il diverso problema dei sequestri di persona perpetrati nel territorio nazionale negli anni Novanta, la riforma attuata con la l. 15 marzo 1991, n. 82, di conversione del d.l. 15 gennaio 1991, n. 8, ha comportato di fatto uno sbarramento alla possibilità di corrispondere il prezzo del riscatto per la liberazione degli ostaggi, prima ancora che a quella di assicurare il relativo rischio. Così si è giunti alla paradossale conclusione per cui è illecito il pagamento del riscatto per liberare gli ostaggi, ma è invece consentito pagare il prezzo del riscatto per il rilascio della nave, oltre che, all'occorrenza, assicurare il relativo rischio.

Di certo, non si può negare che un intervento di riforma a livello nazionale oltre che internazionale si renderebbe se non necessario, quantomeno auspicabile.

Si è ben consci, peraltro, che la situazione concreta con cui il legislatore deve confrontarsi non è semplice, in quanto varia in funzione dello spazio geografico coinvolto, nonché del continuo succedersi di governi che non hanno saputo affrontare il problema della pirateria in modo adeguato.

La pirateria è un fenomeno mutevole, nel tempo e nello spazio, dai tratti non sempre chiari, ed anzi spesso confondibili con altre fattispecie di rilevanza penale; i pirati moderni sono semplici pescatori o ex militari, ma sono anche criminali di lungo corso, gruppi organizzati transnazionali, ed il *discrimen* con gli atti integranti ipotesi di terrorismo è sempre più labile.

A ciò si aggiunge, infine, la non meno rilevante circostanza per cui la prassi dei traffici marittimi spesso risulta slegata dal dato normativo in senso stretto, già di per sé complicato, fondando la propria disciplina in formulari contrattuali, sia per ciò che concerne la materia assicurativa, che quella del trasporto: ivi trova frequente menzione il concetto di pirateria – o come rischio oggetto di copertura, o come fatto esonerativo della responsabilità del vettore – senza, tuttavia, ulteriori specificazioni o precisazioni.

Ed allora, il quesito si rinnova: cosa si intende per pirateria nell'ambito del contratto di assicurazione? Oppure, quali sono i fatti di pirateria in relazione a cui il vettore può andare esente da responsabilità o può beneficiare dell'inversione dell'onere probatorio?

Auspicio di aver fornito, o perlomeno tentato di fornire, delle risposte ai prefati interrogativi.

BIBLIOGRAFIA

AAVV, *La pirateria nell'antico Adriatico* (a cura di L. BRACCESI), Roma, 2004

ANTOLISEI F., *Manuale di diritto penale – Parte generale*, Milano, 2003

ANTONINI A., *L'obbligazione contributiva nelle avarie comuni*, Padova, 1983

ANTONINI A., *Il noleggio*, in *Trattato breve di diritto marittimo, vol. II – I contratti di utilizzazione della nave e la responsabilità del vettore* (coordinato da A. ANTONINI), Milano, 2010, 39

ANTONINI A., voce *Avarie comuni*, in *Diritto della navigazione* (a cura di M. DEIANA), Milano, 2010, 64

ANTONINI A., *Corso di diritto dei trasporti*, Milano, 2015

AVINO M., *La pirateria marittima, analisi geopolitica ed osservazione degli effetti*, in *Intel Analysis on Global Terrorism*, 2009, consultabile nel sito web http://digilander.libero.it/micheleavino/files/la_pirateria_marittima.pdf

BAGNARIOL S., *L'assicurazione della nave*, in *Trattato breve di diritto marittimo, vol. III – Le obbligazioni e la responsabilità nella navigazione marittima* (coordinato da A. ANTONINI), Milano, 2010, 71

BAVETTA G., voce *Impresa di assicurazione*, in *Enc. dir.*, Milano, 1970, 627

Bibliografia

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

BERLINGIERI F., voce *Noleggio di nave*, in *Diritto della navigazione* (a cura di M. DEIANA), Milano, 2010, 269

BERLINGIERI F., *Ha diritto il noleggiatore a tempo in base alla clausola 15 del NYPE di porre la nave off-hire durante il periodo di fermo per cattura da parte dei pirati?*, in *Dir. mar.*, 2011, 1365.

BEVILACQUA G., *Il problema della repressione del reato di pirateria marittima e il necessario bilanciamento tra le esigenze di esercizio effettivo della giurisdizione e di garanzia dei diritti individuali*, in *Dir. mar.*, 2012, 667

BOGLIONE A., *Pirateria in Somalia: la cattura della nave, col suo carico, perpetrata a scopo di riscatto di per sé sola non giustifica l'abbandono agli assicuratori e non costituisce perdita né attuale, né potenziale*, in *Dir. mar.*, 2011, 282

BOGLIONE A., *Pirateria in Somalia e pagamento del riscatto*, in *Dir. mar.*, 2011, 981

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

BRUNETTI A., *Sulla struttura del contratto di noleggio*, in *Riv. dir. comm.*, 1915, 927

BRUNETTI A., *Del commercio marittimo e della navigazione*, in *Commentario al codice di commercio*, Milano, 1920, 418

BRUNETTI A., *La teoria del contratto di noleggio*, in *Riv. dir. comm.*, 1924, 613

BRIGNARDELLO M., *Nozione di pirateria marittima e sue implicazioni*, in *Dir. mar.*, 2010, 224

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

BRIGNARDELLO M., *I problemi sollevati dalla pirateria: alcuni spunti di riflessione*, in *Riv. dir. nav.*, 2012, 3

BUTTARO L., voce *Assicurazione in generale*, in *Enc. dir.*, Milano, 1958, 427

CALVO R., *Il contratto di assicurazione: fattispecie ed effetti*, in *Trattato della responsabilità civile* (diretto da M. FRANZONI), Milano, 2012

CAMARDA G., *La sicurezza nel diritto della navigazione. Molteplicità di norme ed unicità di approccio sistematico*, in *La sicurezza nel trasporto e nelle infrastrutture della navigazione marittima ed aerea* (a cura di U. LA TORRE – A.L.M. SIA), Soveria Mannelli, 2011, 17

CARBONE S.M., *Contratto di trasporto marittimo di cose*, in *Trattato di diritto civile e commerciale* (diretto da P. SCHELSINGER), Milano, 2010

CARNIMEO N., *La pirateria nei mari: un'analisi geopolitica*, in *Nuove piraterie e ordinamenti giuridici interni e internazionali* (a cura di A. URICCHIO), Bari 2011, 113

CASANOVA M. – BRIGNARDELLO M., *Il diritto dei trasporti, la disciplina contrattuale*, Milano, 2007

CASCIANO D., *L'assicurazione P&I*, Milano, 2013

CASSANDRO G., voce *Assicurazione (storia)*, in *Enc. dir.*, Milano, 1958, 424

Bibliografia

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

CAUMONT A., *Affrètement*, in *Dictionnaire universel de droit maritime.*, Parigi, 1867

CICIRIELLO M.C., voce *Pirateria (dir. int.)*, in *Enc. giur.*, Roma, 2007

CICIRIELLO M.C. – MUCCI F., *La moderna pirateria al largo delle coste della Somalia: un banco di prova per vecchi e nuovi strumenti internazionali di prevenzione e di repressione*, in *Riv. dir. nav.*, 2010, consultabile nel sito web https://art.torvergata.it/retrieve/handle/2108/10956/18285/Ciciriello%20Mucci_def.pdf.

CUSMAI A., *L'assicurazione delle merci*, in *Trattato breve di diritto marittimo, vol. III – Le obbligazioni e la responsabilità nella navigazione marittima* (coordinato da A. ANTONINI), Milano, 2010, 103

DANI A., *Assicurazioni marittime*, in *Trattato della responsabilità contrattuale* (a cura di G. VISINTINI), Padova, 2009

DANI A. – GHELARDI M., *Pirateria e assicurazione, il riscatto*, in *Atti del seminario ANIA Trasporti sulla pirateria del 13 gennaio 2009*, 2009, consultabile nel sito web www.ania.it

DANI A., voce *Assicurazioni marittime*, in *Diritto della navigazione* (a cura di M. DEIANA), Milano, 2010, 44

DANI A., *Pirateria: fenomeno antico e problemi recenti*, in *La sicurezza nel trasporto e nelle infrastrutture della navigazione marittima ed aerea* (a cura di U. LA TORRE – A.L.M. SIA), Soveria Mannelli, 2011, 97

DE SOUZA P., *Piracy in the Graeco-Roman World*, Cambridge, 1999

DE VALROGER L., *Droit maritime*, Parigi, 1883

DEL VECCHIO A., voce *Zona economica esclusiva*, in *Enc. Dir.*, 1993, 1178

DOMINELLI S., *Il pagamento del riscatto ai pirati quale atto di avaria comune: applicabilità delle Regole di York e Anversa in Italia e possibili sviluppi nel sistema statunitense*, in *Dir. mar.*, 2012, 1189

DONATI A., *Il contratto di assicurazione in abbonamento*, in *Assicurazioni*, 1935, 11

DONATI A., voce *Assicurazioni marittime e aeronautiche*, in *Enc. dir.*, Milano, 1958, 731

DONATI A., *Trattato del diritto delle assicurazioni private*, Milano, 1958

DONATI A. - VOLPE PUTZOLU G., *Manuale di diritto delle assicurazioni*, Milano, 2012,

FARENGA L., *Manuale di diritto delle assicurazioni private*, Torino, 2016

FAVARO M., *Assicurazioni trasporti e Incoterms*, Milano, 2010

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

FORNI S., *Assicurazioni e impresa. Manuale professionale di diritto delle assicurazioni private*, Milano, 2009;

GAMBINO A., voce *Assicurazione - profili generali*, in *Enc. giur.*, Roma, 2007, 427

GAROFOLI R., *Codice penale ragionato*, Roma, 2015

Bibliografia

GAUCI G., *Total losses and the peril of piracy in English law of marine insurance*, in *Journal of maritime affairs*, 2012, 115

GHELARDI M., *L'attività preordinata al rilascio della spedizione catturata: aspetti organizzativi, gestionali ed operativi*, 2010, consultabile nel sito web www.ania.it

GIANNINI A., voce *Corsa marittima*, in *Enc. Dir.*, Milano, 1962, 770

GRAZIANI A., *Sulla sistematica del contratto di noleggio*, in *Riv. dir. comm.*, 1938, 173

GRECO E., *Il ricorso italiano alle Maritime Security Companies e ai Nuclei Militari di protezione in funzione antipirateria*, 2013, consultabile nel sito web <http://www.archiviodisarmo.it/index.php/it/2013-05-08-17-44-50/sistema-informativo-a-schede-sis/sistema-a-schede/finish/87/920>

GREIG D.W., *International law*, Londra, 1976

GUMIERO G., *Operazione antipirateria dell'Unione Europea ATLANTA. Periodo di guida italiana della Forza marittima – EUNAVFOR – in mare*, in *Nuove piraterie e ordinamenti giuridici interni e internazionali* (a cura di A. URICCHIO), Bari 2011, 77

HAZELWOOD S.J. - SEMARK D., *P&I Clubs – Law and Practice*, IV ed., Londra, 2010

KARAPATEAS G., *Maritime insurance: what impact has somali piracy had on marine insurance*, 2013, consultabile nel sito web www.aulibrary.au.edu/multim1/ABAC_Pub/The-Journal-of-Risk-Management-And-Insurance/v17-5.pdf

LA TORRE A., *Le assicurazioni*, Milano, 2007

LA TORRE U., *Sicurezza della nave e difesa dalla pirateria*, in *Riv. dir. nav.*, 2011, 619

LEANDRO A., *L'azione delle organizzazioni internazionali in materia di pirateria marittima*, in *Nuove piraterie e ordinamenti giuridici interni e internazionali* (a cura di A. URICCHIO), Bari 2011, 121

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

LEFEBVRE D'OVIDIO A. - PESCATORE G. - TULLIO L., *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2013

LOBIANCO R., *Le regole di York e Anversa e la contribuzione alle avarie comuni*, Milano, 2009

LOPEZ DE GONZALO M., *La responsabilità del vettore marittimo di persone dal codice della navigazione al Regolamento CE 392/2009*, in *Dir. mar.*, 2012, 756.

MABANE R., *La nave dirottata di pirati va "fuori nolo"?*, in *Dir. e trasp.*, 2011, 34.

MANCUSO G. – ROMANA N., *La sicurezza nella navigazione. Profili di diritto interno, comunitario ed internazionale*, Palermo, 2006

MARINI L., *Pirateria marittima e diritto internazionale*, Torino, 2016

MARINUCCI G. - DOLCINI E., *Manuale di diritto penale – Parte generale*, Milano, 2012

MERIGGIOLI A., *Il ritorno dei pirati – navigazione e pirateria moderna*, Genova, 2005

MOLITERNI F., *Assicurazione marittima ed assicurabilità del rischio pirateria*, in *Nuove piraterie e ordinamenti giuridici interni ed internazionali* (a cura di A. URICCHIO), Bari, 2011, 153

Bibliografia

MORANDI F. - IZZO U., *L'acqua: mare, laghi e fiumi – vol. III*, Torino, 2015

MORELLI A., *Terrorismo e pirateria: quale copertura assicurativa?*, in *Ass. trasp.*, 2005, p. 13

MORGANTE C., *Pirateria marittima, coperture assicurative e misure di prevenzione*, 2014, consultabile nel sito web [www. ania.it](http://www.ania.it)

MOSCHETTI C.M., voce *Pirateria (storia)* in *Enc. dir.*, Milano, 1983, 873

MUNARI F., *La "nuova" pirateria e il diritto internazionale. Spunti per una riflessione*, in *Riv. dir. int.*, 2009, 354

PADOVANI T., voce *Reati della navigazione*, in *Enc. dir.*, Milano, 1987, 1197

PARDESSUS J.M., *Collection des lois maritimes antérieures au XVIII siècle*, Parigi, 1831

PESCATORE G., voce *Assicurazione – IX Assicurazioni nella navigazione marittima, interna ed aerea*, in *Enc. giur.*, Roma, 2007

PETROCELLI C., *Briganti e avventurieri: incursioni nei mari degli antichi*, in *Nuove piraterie e ordinamenti giuridici interni e internazionali* (a cura di A. URICCHIO), Bari, 2011, 27

PIETROSTEFANI G., *La guerra corsara, forma estrema del libero commercio*, Milano, 2002

POLLASTRELLI S., *Il contratto di trasporto marittimo di persone*, Milano, 2008

POTHIER R.J., *Supplement au Traité du contrat de louage, Des contracts de louages maritimes*, in *Oeuvres complètes.*, Parigi, 1821

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

REALE G., *La pirateria del XXI secolo*, in *Dir. trasp.*, 2009, 733

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

REINOTTI P.V., voce *Proprietà della nave, dell'aeromobile o del carico (delitti contro)*, in *Dig. pen.*, Torino, 1995, 264

RICCIUTELLI D., *La recente normativa sulle misure di contrasto alla pirateria marittima*, in *The Italian Maritime Journal*, 2011, 2

RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo*, Milano, 1999

ROCCO F., *Mercatorum notabilia*, Napoli, 1655

ROMAGNOLI E., *I delitti della navigazione: cenni introduttivi al diritto penale marittimo*, in *Dig. pen.*, Torino, 1995, 576

RONZITTI N., voce *Pirateria (diritto vigente)* in *Enc. dir.*, Milano, 1983, 911

ROSELLA M., voce *Pirateria*, in *Dig. pen.*, Torino, 1995, 576

ROSSETTI M., *Il diritto delle assicurazioni*, Torino, 2011

ROUSSEAU C., *Croniques des faits internationaux*, in *Rev. gén. dr. intern.*, 1977

Bibliografia

SALANDRA V., *Il trasferimento del rischio come oggetto dell'assicurazione*, in *Ass.*, 1939, 1

SALGARI E., *Il corsaro nero*, I ed. 1898

SEVERONI C., *Le Regole di York e Anversa sulle avarie comuni*, in *Trattato breve di diritto marittimo*, vol. III – *Le obbligazioni e la responsabilità nella navigazione marittima* (coordinato da A. ANTONINI), Milano, 2010, 187

SEVERONI C., *La pirateria tra fonti normative di regolamentazione e strumenti contrattuali di gestione del rischio*, in *Dir. trasp.*, 2010, 31

SIA A.M., *commento al Titolo V – Delle assicurazioni, Codice della navigazione esplicito*, in *Riv. dir. eco. trasp. amb.*, 2008

SISTO L., *I recenti interventi normativi di contrasto alla pirateria marittima*, in *Infrastrutture e navigazione. Nuovi profili della sicurezza marittima ed aerea* (a cura di E. TURCO BULGHERINI – F. SALERNO), Roma, 2013, 219

SMITH N., *Piracy & Sanctions – The Challenges for Marine Insurance*, 2011, consultabile nel sito web www.ania.it

SOADY R., *A critical analysis of iracy, hijacking, ransom payments, and whether modern London insurance market clauses provide sufficient protection for parties involved in piracy for ransom*, in *Journal of maritime law & commerce*, 2013

SOYER B., *Warranties in maritime insurance*, Londra, 2001

SOYER B. - TETTENBORN A., *Pollution at sea: law and liability*, Londra, 2012

STELLA G., *L'onere della prova nell'assicurazione contro rischi determinati e nell'assicurazione all risks*, in *Resp. civ. e prev.*, 1999, 601

TAFARO S., *Roma e la pirateria*, in *Nuove piraterie e ordinamenti giuridici interni e internazionali* (a cura di A. URICCHIO), Bari 2011, 43

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

TELESCA C., *Profili assicurativi e novità legislative in tema di pirateria*, in *Riv. dir. nav.*, 2012, 207

TELLARINI G., *La pirateria marittima. Regime di repressione e misure di contrasto*, Roma, 2012

TODD P., *Piracy for ransom: insurance issues*, in *Journal of international maritime law*, 2009, 307

TODD P., *Charterparties and piracy today*, Southampton, 2014

TORRENTE A., voce *Avaria*, in *Enc. dir.*, Milano, 1959, 582

TORRESI F.M., *La pirateria marittima del XXI secolo*, in *Dir. mar.*, 2007, 598

TULLIO L., *La contribuzione alle avarie comuni*, Padova, 1984

TULLIO L., voce *Avarie comuni*, in *Enc. giur.*, 1991

TULLIO L., *Il contratto di noleggio*, in *Trattato di diritto civile e commerciale* (a cura di P. SCHLESINGER), Milano, 2006

TULLIO L., *Responsabilità del vettore nel trasporto marittimo di cose – I contratti di utilizzazione della nave e la responsabilità del vettore*, in *Trattato breve di diritto marittimo* (coordinato da A. ANTONINI), Milano, 2010, 155

Bibliografia

TULLIO – DEIANA M., *Codice dei trasporti*, in *Le fonti del diritto italiano – I testi fondamentali commentati con la dottrina e annotati con la giurisprudenza*, Milano, 2011

VALERI G., *L'art. 923 del codice di commercio e la natura giuridica del contratto di noleggio*, in *Riv. dir. comm.*, 1916, 841

VALERI G., *Osservazioni critiche sul concetto di trasporto nel diritto privato*, in *Riv. dir. comm.*, 1920, 485

VALERI G., *Ancora sulla prescrizione del trasporto marittimo*, in *Riv. dir. comm.*, 1923, 389

VERNIZZI S., *Le assicurazioni P&I*, in *Trattato breve di diritto marittimo, vol. III – Le obbligazioni e la responsabilità nella navigazione marittima* (coordinato da A. ANTONINI), Milano, 2010, 89

VERNIZZI S., *Il rischio putativo*, Milano, 2010

VIALARD A., *La piraterie dans les assurances maritimes françaises*, in *Marine insurance at the turn of the Millennium - Volume*, (a cura di M.A. HUYBRECHTS, E. VAN HOOYDONK, C. DIERYCK), Oxford, 1999, 99

VIGLIETTA P. – PAPI E., *Safety e security: aspetti evolutivi della sicurezza marittima*, in *Dir. trasp.* 2005, 117

VIOLANTE L., voce *Istigazione (in generale)* in *Enc. dir.*, Milano, 1972, 987

VIVANTE C., *Del contratto di assicurazione, del pegno, dei magazzini generali*, in *Il codice di commercio commentato e coordinato da L. BOLAFFIO - A. ROCCO - C. VIVANTE*, Torino, 1936

VUOSI R., *Nuove efficaci strategie per combattere la pirateria*, 2012, consultabile nel sito web <http://www.diritto.it/docs/34099-nuove-efficaci-strategie-per-combattere-la-pirateria>

VUOSI R., *Il delitto di pirateria marittima – Indagine sulla fattispecie legale e sulle scelte di politica criminale*, Napoli, 2014

XERRI SALAMONE A., *La sicurezza (safety e security) nelle infrastrutture*, in *Sicurezza, navigazione e trasporto* (a cura di R. TRANQUILLI LEALI – E. ROSAFIO), Milano, 2008, 155

ZOURNATZI C., *Cenni sulla responsabilità del vettore secondo le Regole di Rotterdam sul trasporto marittimo di cose*, 2014, consultabile nel sito web http://www.giureta.unipa.it/phpfusion/images/articles/2014/01_Zournatzi_DirNav_27032014.pdf

ZUNARELLI S., voce *Trasporto marittimo*, in *Enc. dir.*, Milano, 1992, 1202