

QUADERNI DELLA RIVISTA DEL DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE

Collana diretta da
Elda TURCO BULGHERINI



ARACNE

QUADERNI DELLA RIVISTA DEL DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE

Direttore

Elda TURCO BULGHERINI

Vicedirettore

Michele Maria COMENALE PINTO

Comitato di direzione

Giorgia M. BOI, Guido CAMARDA, Mauro CASANOVA, Umberto LA TORRE, Stefano ZUNARELLI

Responsabile del coordinamento

Stefano POLLASTRELLI

Direzione e redazione

Università degli Studi di Roma

“Tor Vergata”

Dipartimento di Diritto Pubblico

via Bernardino Alimena, 5

00173 Roma

06 72592459-60

www.rivdirnav.org

redazione@rivdirnav.org

direzione@rivdirnav.org

© Elda Turco Bulgherini – 2017

© Gli Autori – 2017

Editore

Gioacchino Onorati editore S.r.l. – unipersonale

via Vittorio Veneto, 20

00020 Canterano (RM)

(06) 45551463

www.gioacchinoonoratieditore.it

info@gioacchinoonoratieditore.it

I diritti di traduzione, di memorizzazione elettronica, di riproduzione e di adattamento anche parziale, con qualsiasi mezzo, sono riservati per tutti i Paesi.

ISBN 978-88-255-0450-7

Condizioni di acquisto

Italiaeuro 15,00

Per ordini

Sito: www.gioacchinoonoratieditore.it

Telefax: 06 45551463

e-mail: info@gioacchinoonoratieditore.it

Skype: aracneeditrice

Modalità di pagamento

1. Bonifico intestato a Gioacchino Onorati editore S.r.l. unip.

IBAN: IT28B0306938860100000003170

Causale: *Carmen Telesca, Gli effetti giuridici della pirateria marittima sul mercato assicurativo*

2. Paypal

3. Carta di credito (acquisto *on line*)

CRITERI DI REFERAGGIO

I «Quaderni della Rivista del Diritto della Navigazione» raccolgono scritti assoggettati a referaggio, con il sistema del «doppio cieco» («*double blind peer review process*») e nel rispetto dell'anonimato sia dell'autore che dei revisori (previa verifica di coerenza con i temi d'interesse della Rivista da parte del Direttore).

La valutazione è affidata a due esperti del tema trattato, designati dal Direttore che rivestano, o abbiano rivestito, la posizione di professore universitario di prima fascia nelle Università italiane o posizione equivalente nelle Università straniere.

I revisori formuleranno il proprio giudizio, tenendo conto dei seguenti parametri: coerenza rispetto all'ambito disciplinare; originalità dello scritto; adeguatezza della dottrina citata; adeguato aggiornamento normativo e giurisprudenziale; chiarezza del processo logico.

Sulla base di tali parametri, i revisori potranno formulare i seguenti giudizi:

- a) pubblicabile senza modifiche;
- b) pubblicabile previo apporto di modifiche;
- c) da rivedere in maniera sostanziale;
- d) da rigettare.

La revisione avverrà in maniera che ciascun autore o curatore riceva l'esito della revisione possibilmente entro 30 giorni dall'invio del proprio elaborato, redatto nel rispetto delle regole redazionali.

La conformità dello scritto alle regole di redazione (rinvenibili sul sito web <http://www.rivdirnav.org/>) sarà valutata dalla redazione.

Nel caso di giudizio discordante fra i due revisori, la decisione finale sarà assunta dal Direttore, salvo casi particolari in cui il Direttore medesimo provvederà a nominare tempestivamente un terzo revisore a cui rimettere la valutazione dell'elaborato.

Il Direttore, su sua responsabilità, può decidere di non assoggettare a revisione scritti pubblicati su invito o comunque di autori di particolare prestigio.

REVIEW PROCESS

The manuscripts which appear in the «Quaderni» (: Booklets) of the «Rivista del Diritto della Navigazione» are subject to preliminary review by the Editor in order to check their coherence with the subjects of interest of the «Quaderni».

Subsequently, the manuscripts are subject to assessment by referees with the double blind peer review process, assuring anonymity of authors and referees.

The evaluation process is conducted by two experts in the subject matter, selected by the Editor, preferably from professors who hold or have held the position of tenured university professor in an Italian University or an equivalent position in a foreign University.

The referee reports will take into consideration the following parameters: originality of the manuscript; clarity of logical process; accuracy of citations of scholars' writings, laws and court decisions; notes of cases reflecting the subject matter of the «Quaderni».

On the basis of these parameters, the referees can conclude in their reports that the manuscript is:

- a) publishable without changes;
- b) publishable subject to changes;
- c) to be substantially redrafted;
- d) to be refused.

The review process will be made so that each author will receive the decision, if possible, 30 days after submission of the manuscript, drafted according to the editorial guidelines.

Compliance of the manuscript with editorial guidelines (available online at <http://www.rivdirnav.org/>) will be evaluated by the Editorial Board.

In case of disagreement between the two referees, the Editor may decide that the manuscript is to be published, or the Editor, in particular cases, will timely appoint a third referee to evaluate the manuscript.

The Editor may decide not to submit to evaluation requested manuscripts or of particularly prestigious authors.

**GLI EFFETTI GIURIDICI
DELLA PIRATERIA MARITTIMA
SUL MERCATO ASSICURATIVO**

Carmen Telesca

**ARACNE
2017**

Alla mia famiglia

INDICE

INTRODUZIONE	pag.	1
--------------------	------	---

CAPITOLO I

LA PIRATERIA MARITTIMA: DIRITTO INTERNAZIONALE E DIRITTO INTERNO

1. Inquadramento giuridico della pirateria e regime di repressione nel diritto internazionale: dalla convenzione di Ginevra del 1958 sull'alto mare alla convenzione di Montego Bay del 1982 sul diritto del mare.....	»	7
2. La nozione giuridica di pirateria marittima nell'ordinamento italiano: gli artt. 1135 e 1136 c. nav.	»	28
3. Il coordinamento tra il diritto internazionale ed il diritto interno: problemi applicativi.....	»	38

CAPITOLO II

CONSIDERAZIONI GENERALI SULLA DISCIPLINA NORMATIVA DELLE ASSICURAZIONI NEL SETTORE DEL TRASPORTO MARITTIMO

1. Le assicurazioni nell'ambito del trasporto marittimo: fonti e cenni storici	»	41
2. La disciplina del contratto nelle assicurazioni contro i rischi della navigazione: i soggetti, i beni e gli interessi assicurabili.....	»	59
3. Osservazioni sul rischio e sulle relative peculiarità	»	66

CAPITOLO III

COPERTURE ASSICURATIVE ED ASSICURABILITÀ DEL RISCHIO PIRATERIA

1. Le coperture assicurative Corpo e Macchina (H&M) e le assicurazioni merci: lo scenario normativo italiano e anglosassone.....	»	73
--	---	----

2. La copertura assicurativa <i>Protection & Indemnity</i> (P&I)	pag.	83
3. Osservazioni sulla natura delle polizze « <i>Kidnap & Ransom</i> » (K&R): elementi di novità e problemi di applicabilità.....	»	89
4. Pirateria marittima, rischi di guerra e terrorismo.....	»	105

CAPITOLO IV

LE CONSEGUENZE SUL MERCATO ASSICURATIVO DERIVANTI DALLE RECENTI MISURE DI SICUREZZA A TUTELA DEI TRAFFICI MARITTIMI

1. Il ruolo strategico della cooperazione internazionale nell'azione di contrasto alla pirateria	»	117
2. Le missioni navali antipirateria al largo delle coste della Somalia e le principali azioni intraprese nel Golfo di Guinea.....	»	126
3. La necessità di adottare misure di autoprotezione per la tutela delle navi private e la scelta della Comunità internazionale di impiegare nuclei di protezione armata a bordo delle navi mercantili	»	147
4. Le misure urgenti antipirateria adottate dal legislatore italiano: dalla disciplina dei Nuclei Militari di Protezione (NMP) all'impiego di guardie giurate private (<i>Contractors</i>).....	»	153

OSSERVAZIONI CONCLUSIVE	»	171
-------------------------------	---	-----

BIBLIOGRAFIA.....	»	179
-------------------	---	-----

INDICE ANALITICO	»	211
------------------------	---	-----

INTRODUZIONE

Con la presente ricerca si è voluto approfondire l'evoluzione del fenomeno della pirateria marittima e gli effetti giuridici che essa ha prodotto sul mercato assicurativo. In particolare, saranno oggetto di analisi le clausole contrattuali inserite nelle coperture assicurative utilizzate dagli operatori del settore e le conseguenze che su di esse hanno avuto le misure di sicurezza adottate dalla Comunità internazionale ed i provvedimenti normativi emanati dal legislatore italiano per tutelare, in maniera più incisiva, i traffici marittimi.

La pirateria marittima ha origini molto risalenti nel tempo ma, attualmente, e per come si è sviluppata in epoca moderna, presenta poche o addirittura nessuna affinità con quegli episodi che vedevano i pirati protagonisti di inseguimenti di navi con la finalità di arricchimento attraverso la sottrazione di beni preziosi.

Per meglio comprendere l'evoluzione del fenomeno e la sua incidenza, dapprima sulla sicurezza della navigazione e, conseguentemente, sulle compagnie assicurative, si ritiene coerente procedere con l'analisi della disciplina giuridica riservata alla fattispecie, sia nell'ambito del diritto internazionale che nel nostro ordinamento giuridico. Ciò, più in particolare, è stato realizzato attraverso l'esame delle disposizioni contenute nella convenzione di Montego Bay del 10 dicembre 1982 sul diritto del mare che, nei contenuti ed in chiave definitoria, richiamano le previsioni della convenzione di Ginevra del 1958 sull'alto mare.

Elemento altrettanto importante, sul quale ci si soffermerà nella prima parte della trattazione, soprattutto con riferimento ai profili di repressione del fenomeno ed ai poteri esercitabili dagli Stati in materia di giurisdizione, è quello dell'individuazione dei caratteri distintivi della nozione di pirateria marittima come delineata a livello convenzionale e la c.d. «pirateria per analogia» (*armed robbery*). Nella prima ipotesi si fa riferimento esclusivamente agli eventi verificatisi in alto mare e invece, nella seconda, come noto, a quelli in acque territoriali. Un ruolo particolarmente interessante, proprio in relazione alle garanzie di punibilità dei pirati catturati, è quello che, nella prassi, riveste, anche nei casi di pirateria,

la convenzione di Roma per la repressione degli atti illeciti contro la sicurezza della navigazione marittima (*SUA Convention*) del 10 marzo 1988 ed il protocollo per la repressione di atti illeciti contro la sicurezza delle piattaforme fisse situate sulla piattaforma continentale (*SUA Protocol*), come emendati dal protocollo di Londra del 14 ottobre 2005. La *SUA Convention*, infatti, obbliga lo Stato, sul cui territorio si trovano i soggetti resisi responsabili di atti di pirateria, a condannarli ovvero ad estradarli in un altro Stato avente giurisdizione proprio per garantirne l'effettivo assoggettamento a sanzioni penali.

Accanto alla disciplina convenzionale, attenzione particolare sarà dedicata anche alla disciplina della pirateria marittima nel diritto interno, con specifico riferimento alle disposizioni elaborate dal legislatore nazionale, all'interno del codice della navigazione, al capo VI «Dei delitti contro la proprietà della nave, dell'aeromobile o del carico» del titolo II del libro I, nel quale sono individuate due distinte fattispecie criminose riconducibili agli articoli 1135 e 1136 c. nav. Nella prima disposizione vengono individuati i due elementi necessari al configurarsi dell'ipotesi di reato ovvero la sussistenza del «criterio delle due navi» e l'intenzione di commettere l'atto di depredazione volto alla realizzazione di un profitto di natura economica. L'art. 1136 c. nav. delinea, invece, il reato di «pirateria presunta», che si configura in presenza delle due ipotesi del porto abusivo di armi e della navigazione in assenza di carte di bordo.

Dal confronto tra la disciplina della pirateria marittima nel diritto internazionale e nel diritto interno derivano non pochi elementi di criticità legati alla difficoltà, per l'interprete, di armonizzare, in modo perfetto, due concezioni parzialmente differenti della stessa fattispecie criminosa, sia sotto il profilo definitorio sia con riferimento all'esercizio della giurisdizione nell'ambito del regime di repressione. Non sempre, infatti, gli ordinamenti interni si sono adoperati concretamente per recepire ed applicare i principi convenzionali elaborati in ambito internazionale e questo ha trovato una sua giustificazione in ragioni spesso legate al bilanciamento di interessi politici diversi nei singoli Stati.

Concetti fondamentali, oggetto di analisi nella parte centrale della trattazione, saranno, altresì, quelli relativi all'assicurazione ed al rischio, elemento caratterizzante dei contratti e delle polizze assicurative.

L'indagine, con riferimento a tali aspetti, avrà l'obiettivo di enucleare i principali elementi, sia storici che giuridici, dell'istituto delle assicu-

razioni marittime, nell'ordinamento interno ed internazionale, e di verificare, nello specifico, la sussistenza delle condizioni di assicurabilità del rischio pirateria. L'*excursus* storico prenderà spunto dall'individuazione delle principali fonti del diritto romano per seguire, in un parallelismo necessario, l'evoluzione commerciale (*rectius* mercantile) e quella contrattuale, per verificare se anche il rischio pirateria può essere incluso, a pieno titolo e per giustificati motivi, fra i *perils of the sea* che possono e devono formare oggetto di assicurazione, con la finalità di analizzare il relativo regime di assicurabilità in ragione del fatto che, come si avrà modo di approfondire nel corso del lavoro, l'incidenza di tale fenomeno è stata notevole sull'intero mercato assicurativo con conseguenze rilevanti sull'economia globale.

L'intento sarà quello di evidenziare i tratti essenziali dell'istituto dell'assicurazione, nato come fenomeno mutualistico, sul quale è stato costruito l'intero assetto normativo della materia e si farà riferimento, poi, al concetto più moderno di «assicurazione trasporti» che, in linea generale, comprende la copertura dei beni contro i rischi di perdita o di deterioramento che possono verificarsi durante il trasferimento da un luogo ad un altro. Ciò vale sia per le cose trasportate sia per quelle funzionali a realizzare il trasferimento, ovvero i mezzi di trasporto.

La disamina del sistema assicurativo, effettuata dapprima attraverso i suoi profili generali, non potrà prescindere anche da una specifica analisi del rischio pirateria all'interno delle coperture assicurative sviluppatesi nell'esperienza anglosassone che, per molti aspetti e attraverso l'uso comune di appositi formulari, è divenuta parte integrante del mercato assicurativo mondiale.

Gli assicuratori italiani, infatti, come si avrà modo di verificare nel terzo capitolo, hanno adattato i principi applicati in materia assicurativa alle regole del mercato anglosassone ove vige il principio per il quale l'assicurazione marittima copre soltanto i singoli rischi nominati, i c.d. *named perils* ovvero sono assicurati solo i pericoli conseguenti alla navigazione marittima o che sono ad essi assimilati (*perils of the sea*). Appare evidente, dallo studio condotto sulle diverse coperture assicurative che, nonostante gli sforzi interpretativi, è piuttosto complesso trovare un punto d'incontro tra due sistemi – di *civil law* e *common law* – le cui coperture assicurative sono l'espressione di contesti molto diversi per ragioni giuridiche, politiche ed economiche.

Gli assicuratori marittimi inglesi del settore corpi (H&M) e merci (*Cargo*), che costituiscono il punto di riferimento anche per la disciplina italiana in materia, hanno affrontato il problema dell'assicurabilità del rischio pirateria utilizzando criteri diversi. In particolare, a seguito dell'esame delle clausole inserite nelle vigenti coperture assicurative, si andrà ad evidenziare che gli assicuratori H&M ricomprendono il rischio pirateria all'interno delle coperture *War Risk* mentre gli assicuratori delle merci trasportate lo hanno mantenuto nelle coperture previste per i rischi ordinari all'interno delle *Institute Cargo Clauses (A)*, definite *All Risks*.

In tale contesto, la copertura assicurativa *Protection & Indemnity* (P&I) riveste un ruolo altrettanto importante: è promossa, infatti, da associazioni di armatori riuniti in *Clubs* e riguarda la possibilità di garantire gli associati da eventi determinanti una responsabilità civile nell'esercizio della nave e nel suo impiego commerciale. Con specifico riferimento al rischio pirateria esso sarà assicurabile anche nell'ambito delle coperture dei *P&I Clubs*, in particolare nei formulari di polizza che coprono i rischi ordinari non essendo da questi specificamente esclusa, a differenza di quanto accade, invece, per i rischi di guerra e per il terrorismo.

Un ulteriore profilo di indagine avrà ad oggetto gli atti di pirateria perpetrati mediante il sequestro di navi o del carico ma soprattutto di equipaggi con la finalità di richiedere ed ottenere, ai fini del loro rilascio, ingenti riscatti. Si procederà con la verifica degli elementi di liceità legati al pagamento del riscatto attraverso il confronto della disciplina vigente nel nostro ordinamento giuridico - nel quale l'esborso di denaro potrebbe configurare un illecito penale poiché aggirerebbe, di fatto, la normativa sul blocco dei beni in caso di sequestro di persona - con quella di cui agli ordinamenti di *common law*, secondo la quale, invece, tali ipotesi possono essere oggetto di copertura assicurativa attraverso le polizze «*Kidnap and Ransom*» (K&R). Il diritto anglosassone, a differenza di quello italiano, ammette la possibilità di risarcire un armatore, anche nell'ipotesi di riscatto versato per la liberazione dell'equipaggio, oltre che per la restituzione della nave e del carico.

Ancora una volta appare difficile operare una conciliazione tra i due sistemi: l'unica strada che si ritiene percorribile è quella di un intervento del legislatore volto a contemperare le esigenze del mercato assicurativo con quelle di certezza del diritto e di tutela della sicurezza delle persone a bordo delle navi.

L'ultima parte del lavoro monografico si propone di esaminare le misure di sicurezza adottate a livello internazionale ed interno per reprimere il fenomeno della pirateria e garantire il pacifico svolgimento dei traffici marittimi. Nello specifico, il criterio adottato sarà quello di analizzare gli interventi ed i risultati realizzati attraverso le missioni navali internazionali nell'ambito delle quali sono state individuate delle specifiche misure di autoprotezione del naviglio mercantile unitamente all'impiego di guardie armate a bordo. Con riferimento a tale ultimo aspetto, un ruolo particolarmente interessante ed operativo è stato svolto proprio dal legislatore italiano attraverso l'adozione della normativa legata all'istituzione dei Nuclei Militari di Protezione (NMP) oggi sostituiti dall'impiego esclusivo di *Contractors* a difesa delle navi nazionali. Elemento questo, come si avrà modo di evidenziare, che ha influito considerevolmente anche sul settore assicurativo, all'interno del quale, per far fronte alle nuove esigenze di tutela del mondo dello *shipping*, gli assicuratori hanno dovuto modificare ed integrare i propri strumenti contrattuali a tutela degli operatori che richiedono maggiore sicurezza nei traffici marittimi.

CAPITOLO I

LA PIRATERIA MARITTIMA: DIRITTO INTERNAZIONALE E DIRITTO INTERNO

SOMMARIO: 1. Inquadramento giuridico della pirateria e regime di repressione nel diritto internazionale: dalla convenzione di Ginevra del 1958 sull'alto mare alla convenzione di Montego Bay del 1982 sul diritto del mare. – 2. La nozione giuridica di pirateria marittima nell'ordinamento italiano: gli artt. 1135 e 1136 c. nav. – 3. Il coordinamento tra il diritto internazionale ed il diritto interno: problemi applicativi.

1. *Inquadramento giuridico della pirateria e regime di repressione nel diritto internazionale: dalla convenzione di Ginevra del 1958 sull'alto mare alla convenzione di Montego Bay del 1982 sul diritto del mare.*

Il mare, dopo la fine della Guerra Fredda e con l'inizio e lo sviluppo della globalizzazione, ha assunto sempre più un ruolo chiave nelle relazioni economiche, politiche e sociali tra gli Stati poiché costituisce la principale via attraverso la quale si svolgono i traffici commerciali a livello mondiale ⁽¹⁾.

Lo sfruttamento degli spazi marini, infatti, si è notevolmente evoluto: si è passati da un'iniziale azione di conquista alle recenti procedure di cooperazione e controllo che consentono agli Stati di stipulare accordi con la precipua finalità di regolare interessi comuni per favorire la sicurezza delle rotte strategicamente più importanti.

A fronte dell'incremento dei traffici marittimi si è registrato, nel corso dell'ultimo decennio, anche una più ampia diffusione del fenomeno del-

⁽¹⁾ Oggi i traffici commerciali che si svolgono via mare riguardano oltre l'ottanta per cento del totale del commercio mondiale. In tal senso v. L. MARINI, *Pirateria marittima e diritto internazionale*, Torino, 2016, 6 ss.; A. POGGI, *Pirateria – La nuova minaccia globale*, in *Contributi di Istituti di ricerca specializzati per il Senato della Repubblica*, n.112, a cura del CeSI, Roma, 2009, 11. Con riferimento ai dati citati v. anche la ris. del Parlamento europeo del 10 maggio 2012 sulla pirateria marittima (2011/2962 (RSP)) in G.U.U.E. C 261 E/34 del 10 settembre 2013.

la pirateria marittima. La quasi totalità delle merci, infatti, viaggia su rotte navali obbligate che portano le navi ad attraversare stretti e canali artificiali: verso questi luoghi avvengono la maggior parte degli attacchi perpetrati dai pirati in quanto si tratta di aree geograficamente caratterizzate da passaggi angusti dove non è facile monitorare il movimento del traffico commerciale internazionale, che si interseca con quello locale.

Conseguentemente, qualsiasi disordine o sconvolgimento politico, come del resto la pirateria, potrebbe causare la chiusura di tali aree provocando, inesorabilmente, l'aumento dei prezzi oltre a minare le basi dell'economia mondiale e l'equilibrio delle relazioni tra gli Stati ⁽²⁾.

Le vicende che da diversi anni hanno interessato il Golfo di Aden ed il mare antistante le coste somale, nonostante gli attacchi abbiano subito una battuta d'arresto in quella zona delineando un progressivo aumento in Africa occidentale, hanno fatto luce su alcuni aspetti di notevole importanza: ovvero hanno evidenziato che le organizzazioni criminali ivi operanti hanno acquisito la struttura di una vera e propria «*joint venture*» ⁽³⁾.

(2) È questo, infatti, ad esempio, il rischio che si corre nel Golfo di Aden a causa dei numerosi attacchi registrati in quell'area che, di fatto, impediscono un transito pacifico verso il Canale di Suez che costituisce, da sempre, un passaggio fondamentale da un punto di vista strategico e commerciale. Per un approfondimento sul punto cfr. L. MARINI, *Pirateria marittima e diritto internazionale*, cit., 6 ove l'A. evidenzia che «la rivitalizzazione della pirateria va anzitutto ricondotta all'espansione dei traffici commerciali conseguente alla globalizzazione dei mercati, traffici che si svolgono principalmente per mare e su vie di comunicazione obbligate, lungo le quali il fenomeno in esame si è storicamente consolidato. Basti ricordare, ad esempio, la rotta marittima che va dallo stretto di Bab-el-Mandeb (che mette in comunicazione il Mar Rosso con il Golfo di Aden e, quindi, attraverso il Canale di Suez, il Mediterraneo con il Mare Arabico e l'Oceano Indiano) allo stretto di Malacca (che mette in comunicazione il Golfo del Bengala con il Mar cinese meridionale e, quindi, l'Oceano Indiano con quello Pacifico), rotta che, dal 1869, permette la navigazione dall'Europa al sud-est asiatico fino all'Estremo Oriente senza la necessità di circumnavigare l'Africa lungo l'Oceano Atlantico ed il Capo di Buona Speranza»; M. FÓLINO, *La pirateria nel Corno d'Africa come minaccia alla sicurezza. Il ruolo della comunità internazionale*, Roma, 2015; C. PERRELLA, *Le implicazioni nascenti dal ricorso a guardie armate in funzione antipirateria e recenti sviluppi della giurisprudenza*, in *Mercati insicuri. Il commercio internazionale tra conflitti, pirateria e sanzioni*, a cura di P. Quercia, Roma, 2014, 71 ss.; M. AVINO, *La pirateria marittima, analisi geopolitica ed osservazione degli effetti*, Roma, 2009.

(3) Cfr. C. PERRELLA, *Le implicazioni nascenti dal ricorso a guardie armate in funzione antipirateria e recenti sviluppi della giurisprudenza*, cit., 71 che ha, altresì, sottolineato il diverso *modus operandi* dei pirati nell'area del Golfo di Aden rispetto al *West Africa* evidenziando, in particolare che «mentre nel Golfo di Aden ed in Africa orientale gli

La definizione di pirateria è contenuta nell'art. 101 della convenzione di Montego Bay del 1982 (UNCLOS) sul diritto del mare ⁽⁴⁾ che costituisce il risultato della Terza Conferenza delle Nazioni Unite sul diritto del mare e che richiama il testo dell'art. 15 della convenzione di Gi-

attacchi sono stati di regola caratterizzati da sequestro della nave protratto per molti mesi, almeno fino a tempi recenti in Africa occidentale essi sono stati diretti al furto del carico (con sequestro della nave di limitata durata, sottrazione della merce trasportata – spesso con trasferimento su altra nave – e liberazione di nave ed equipaggio); A. DANI, M. GHELARDI, *Pirateria e Assicurazione – Il riscatto*, Atti del Seminario ANIA Trasporti sulla Pirateria del 13 gennaio 2009, 7 ss., nel sito *web* http://www.ania.it/aero_trasp/documentazione/index.asp; N. PEDDE, *Com'è cambiata la pirateria somala dagli anni Novanta ad oggi*, in *Riv. it. geopol.*, 2011, nel sito *web* <http://temi.repubblica.it/limes/>. Nella realizzazione di attacchi da parte di pirati l'organizzazione, da un punto di vista logistico ed operativo, è somala anche se appare lecito ipotizzare che, il vero *deus ex machina* sia costituito da gruppi di uomini d'affari somali, spesso residenti all'estero, unitamente ad esponenti della criminalità organizzata internazionale. L'A. sostiene, altresì, che la struttura gestionale «da Londra o da Dubai organizza gli attacchi e raccoglie preventivamente sul mercato della criminalità internazionale i proventi, vendendo di fatto “quote” del possibile riscatto e rilanciando poi i negoziati per far lievitare i prezzi e creare margini di profitto per gli “investitori”».

⁽⁴⁾ *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) del 10 dicembre 1982, entrata in vigore a livello internazionale il 16 novembre 1994, ratificata e resa esecutiva in Italia con l. 2 dicembre 1994 n. 689, in vigore dal 12 febbraio 1995, pubblicata in G.U. n. 295 del 19 dicembre 1994. Per approfondimenti, tra l'amplessima bibliografia sul punto, v. B. CONFORTI, *Diritto internazionale*, Napoli, 2013; L. SICO (a cura di), *Oltre Montego Bay, Nuove tendenze verso il controllo degli spazi marini*, Napoli, 2009; M. M. ANGELONI, A. SENESE, *Profili applicativi dei principali istituti del nuovo diritto del mare*, Bari, 2001; T. SCOVAZZI, *The Evolution of International Law of the Sea: New Issues, New Challenges*, in *Rec. Cours Acad. dr.*, 286, 2000, 39; U. LEANZA, *Il diritto degli spazi internazionali*, Torino, 1999; A. DEL VECCHIO, *Mare (diritto internazionale del)*, in *Enc. dir., Aggiorn.*, II, 1998, 509 ss.; T. SCOVAZZI, *Elementi di diritto internazionale del mare*, Milano, 2002; T. TREVES, *L'entrée en vigueur de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et les conditions de son universalisme*, in *Ann. fr. dr. intern.*, 1993, 850 ss.; ID., *Codification du droit international et pratique des États dans le droit de la mer*, in *Rec. Cours Acad. dr.*, 1990, 223; ID., *La Convenzione delle Nazioni Unite del 10 dicembre 1982*, Milano, 1983; J. P. LEVY, *La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Histoire d'une négociation singulière*, Paris, 1983. Sui profili di disciplina legati alla protezione dell'ambiente marino cfr. T. TREVES, *Il nuovo diritto del mare e le Convenzioni internazionali sulla protezione dell'ambiente*, in *Dir. maritt.*, 1999, 219 ss.; V. STARACE, *La protezione dell'ambiente marino nella Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare*, in *Diritto internazionale e protezione dell'ambiente marino*, a cura di V. Starace, P. Picone, Milano, 1983, 804 ss. Sulla zona economica esclusiva cfr. U. LEANZA, *La zona economica esclusiva nella evoluzione del diritto del mare*, in *Studi in onore di Antonio Lefebvre d'Ovidio in occasione dei cinquant'anni del diritto della navigazione*, a cura di E. Turco Bulgherini, Milano, 1995, 541.

nevra del 1958 sull'alto mare ⁽⁵⁾, ove si prevede che «*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)*».

Tale disposizione considera atto di pirateria ogni atto illegale ⁽⁶⁾ di violenza, detenzione o depredazione commesso per fini privati dall'equipaggio o dai passeggeri di una nave o di un aeromobile privati che sia diretto contro un'altra nave o un altro aeromobile o contro persone o beni a bordo di essi in alto mare o in un luogo non soggetto alla giurisdizione di alcuno Stato ⁽⁷⁾.

⁽⁵⁾ Convenz. di Ginevra del 29 aprile 1958 sull'alto mare, resa esecutiva in Italia con l. 8 dicembre 1961 n. 1658, in G.U. n. 75 del 22 marzo 1962.

⁽⁶⁾ I profili terminologici riguardanti l'illegalità dell'atto di pirateria evidenziati nell'art. 101 UNCLOS sono stati oggetto di analisi critica in dottrina poiché è apparso quanto meno lecito dubitare della possibilità che esista un atto di pirateria «legale». Sul punto v. M. FÓLINO, *La pirateria nel Corno d'Africa come minaccia alla sicurezza. Il ruolo della comunità internazionale*, cit., 105 ss.; 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, Catanzaro, 2011, 101; M. BRIGNARDELLO, *Nozione di pirateria marittima e sue implicazioni*, in *Scritti in onore di Francesco Berlingieri*, I, Genova, 2010, 227; F. GRAZIANI, *Il contrasto alla pirateria marittima nel diritto internazionale*, Napoli, 2010, 70 ss.; M. ROSELLA, *Pirateria*, in *Dig. disc. pen.*, IX, Torino, 1995, 581; N. RONZITTI, *Pirateria (diritto vigente)*, in *Enc. dir.*, XXXIII, Milano, 1983, 916. In realtà, già con riferimento all'art. 15 della convenz. di Ginevra del 1958 sull'alto mare si auspicava l'eliminazione del termine «*illegab*» dalla definizione di pirateria; cfr. D. P. O'CONNELL, *The International Law of The Sea*, Oxford, 1982, 969 ss.; A. P. RUBIN, *Is piracy illegal?*, in *Am. J. Int'l L.*, 1976, 93 ss.

⁽⁷⁾ Per approfondimenti sull'evoluzione storica del fenomeno della pirateria marittima cfr., fra gli altri, F. CAFFIO, *Glossario di diritto del mare. Diritto e geopolitica degli spazi marittimi*, in *Suppl. Riv. mar.*, 2016, 116 ss.; E. VIOLANTE, *Terra contro mare. Reazioni giuridiche contro la pirateria*, Roma, 2015; D. CARRO, *I pirati dell'antichità*, in *Pirati di ieri e di oggi*, a cura di M. Annati e F. Caffio, in *Suppl. Riv. mar.*, 2009, 15 ss.; M. ROSELLA, *Pirateria*, cit., 576; C. M. MOSCHETTI, *Pirateria (storia)*, in *Enc. dir.*, XXXIII, Milano, 1983, 874. Per approfondimenti sul tema, in generale, si rinvia a L. MARINI, *Pirateria marittima e diritto internazionale*, cit., 2 ss.; S. DOMINELLI, *La pirateria marittima nel diritto internazionale: Private v. Political Ends nel nuovo millennio*, in *Dir. maritt.*, 2016, 205 ss.; M. FÓLINO, *La pirateria nel Corno d'Africa come minaccia alla sicurezza. Il ruolo della comunità internazionale*, cit., 29 ss.; R. VUOSI, *Il delitto di pirateria*