

Recensione a

Carmen TELESCA,

*Gli effetti giuridici della pirateria marittima sul mercato assicurativo*

Aracne Editrice, Roma, 2017

228 pagg., ISBN 9788825504507

La tematica della pirateria marittima rimane ancora attuale nella sua rilevanza, in termini di numero e gravità di episodi. In alcuni periodi il fenomeno appare avviarsi alla sconfitta, salvo a riapparire in tutta la sua pericolosità, come viene osservato recentemente anche dalla rivista di geopolitica *Limes* con particolare riferimento al Corno d'Africa. L'autore dell'articolo (Luca Puddu) individua i fattori della recrudescenza nel "poco lungimirante disinteresse internazionale, nella forte crisi economica e nelle spaccature politiche nel Puntland". A livello mondiale, il persistere del fenomeno è documentato dall'ultimo rapporto (rif. 2016) dell'organizzazione non governativa *Oceans Beyond Piracy* (OBP), che esamina particolarmente le aree dell'Oceano Indiano occidentale, dell'Africa occidentale ed orientale e dell'Asia. Per la prima volta viene considerata anche la situazione nelle regioni dell'America latina e dei Caraibi. La medesima organizzazione, per lo stesso anno, indica in 1,7 miliardi di dollari il costo per contrastare la pirateria, limitatamente alle acque dell'Africa orientale.

Il recente accresciuto interesse degli studiosi (dei giuristi in particolare) per l'approfondimento della tematica in argomento va segnalato, pertanto, in modo particolarmente positivo. In questo quadro s'inserisce la monografia di Carmen Telesca. L'A. non limita la trattazione ai profili giuridici del fenomeno della pirateria in generale ma ne approfondisce gli effetti sul mercato assicurativo.

Il volume è suddiviso in quattro capitoli. Nel primo si mette a raffronto la normativa di diritto internazionale e di diritto interno, nel secondo si offre un quadro dei sistemi assicurativi nel settore dei trasporti marittimi, nel terzo viene affrontata la problematica centrale della monografia, cioè l'assicurabilità *del rischio pirateria*. L'ultimo capitolo si occupa delle conseguenze sul mercato assicurativo derivanti dalle recenti misure di sicurezza a tutela dei traffici marittimi.



È nota la differente configurazione codicistica del reato di pirateria (art. 1135 cod.nav.) rispetto alla definizione di (*crime of piracy*) contenuta nell'art. 101 dell'UNCLOS.

A parte l'applicabilità di quest'ultima norma al solo alto mare e comunque in acque fuori dalla giurisdizione di uno Stato, uno degli elementi differenziali più significativi è costituito dall'inserimento, nella norma nazionale, dell'*animus furendi* quale finalità dolosa dell'atto di pirateria. Più precisamente in ogni processo per pirateria, il giudice italiano non può prescindere, ai fini dell'accertamento del reato e dell'applicazione della pena, da quanto disposto dal codice della navigazione che circoscrive la configurabilità del reato agli *atti di depredazione* (in danno di nave nazionale o straniera o del carico) ed agli atti di violenza compiuti allo stesso scopo sulle persone imbarcate.

A sua volta, non si può dubitare dell'incidenza – nell'ambito dei processi innanzi ai giudici nazionali – della normativa internazionale sulla medesima materia e quindi dell'incidenza della definizione di *piracy* accolta nella Convenzione di Montego Bay (*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*).

È evidente che sotto questo profilo, l'espressione “private ends” amplia la fattispecie rispetto all'espressione “scopo di depredazione” che si legge nell'art. 1135 cod. nav. Muovendo dal principio del primato del diritto internazionale e dal convincimento che l'art. 101 UNCLOS per la sua completezza è da considerarsi *self executing*, l'A. ritiene che quest'ultima norma sia applicabile direttamente nell'ordinamento interno. Il riferimento alla normativa nazionale (art. 1135 cit.) verrebbe limitato alla commisurazione della pena.

La tesi dell'A., certamente non priva d'interesse, può prestarsi a qualche perplessità, stante le cautele con le quali occorre qualificare una norma internazionale *self executing*, nella delicata materia penale che coinvolge i diritti fondamentali dell'individuo (fuori dai casi in cui la norma stessa ne preveda espressamente l'applicazione immediata nell'ordinamento interno).

Mi sembra più condivisibile indirizzare la ricerca verso argomenti tendenti ad un'armonizzazione tra le normative in esame, sicché, sul punto e

con particolare riferimento alla *depredazione*, il termine “scopo” (*ex art. 1135 cod. nav.*) non dovrebbe farsi coincidere sempre ed in ogni caso con la finalità ultima dell'atto di pirateria. Ed inoltre, al termine “depredazione” non andrebbe attribuito un significato restrittivo che escluda forme di arricchimento conseguibili in tempi successivi ma, pur sempre, in connessione causale con le violenze subite nel contesto delle operazioni di pirateria.

Questa prospettazione armonizzata renderebbe ininfluente l'affermazione che l'A. è costretta a compiere per coerenza con il complesso della sua tesi, relativamente all'applicazione dell'art. 101 UNCLOS – in via d'interpretazione “estensiva” – ad atti di pirateria commessi in acque territoriali. Sul punto la Convenzione è chiara nel riferimento all'alto mare; né in materia penale sono consentite analogie.

In quest'ambito, ben si comprende l'ampio richiamo dell'A. alla c.d. operazione Atalanta (EU NAVFOR Somalia) perché questa missione (o meglio la normativa sottostante) costituisce una sorta di eccezione al principio di territorialità, pur con limiti ben precisi. Sulla base della risoluzione del Consiglio di Sicurezza (spec. n. 1816 del 2008), che autorizza gli Stati cooperanti con la Somalia ad entrare nelle acque territoriali di quel Paese e ad utilizzare tutti i mezzi necessari a reprimere la pirateria, il Consiglio Europeo (dec. 2008/918/PESC) prevede l'intervento di forze militari navali con scopi di deterrenza, prevenzione, repressione di atti di pirateria e rapina a mano armata e di scorta (se necessario) delle navi a rischio. L'A. non manca di enumerare gli ulteriori interventi dell'ONU, attraverso altre risoluzioni, con riflessi diretti sull'ampliamento del quadro dell'operazione Atalanta (uso della forza, sequestri, etc. anche in acque territoriali).

E tuttavia, nota opportunamente l'A., i risultati di questi interventi sono stati inferiori a quelli sperati, tanto da indurre l'ONU ad un ulteriore intervento focalizzato soprattutto sull'esercizio effettivo del potere sanzionatorio anche nei confronti dei finanziatori delle operazioni di pirateria. Tra le altre, viene citata la ris. 2446 del 2015 ove è segnalata preoccupazione per la pratica del *catch and release*, sulla quale l'A. si sofferma per individuarne sinteticamente le cause, non tutte di ordine giuridico. Ragioni d'opportunità politica hanno spesso impedito l'emanazione di normative più stringenti.

Seguono altre pagine sulle iniziative in sede NATO e UE nell'altro versante a rischio (il Golfo di Guinea).

Quanto alla seconda parte più specificamente dedicata alle assicurazioni, mi è sembrato pertinente l'inserimento, da parte dell'A., di una premessa d'ordine generale con un richiamo alla disciplina del codice civile in relazione alla normativa contenuta nel codice della navigazione. Noto però che una concezione meno "tradizionalista" del concetto di autonomia del diritto della navigazione – alla quale invece si adegua l'A. – ed una maggiore considerazione dell'unitarietà del diritto dei trasporti, favorirebbe, anche in campo assicurativo, soluzioni ermeneutiche più duttili in relazione all'evolversi delle fattispecie concrete.

Puntuale è, invece, la sottolineatura sugli inconvenienti che derivano (permanendo, non casualmente, la mancanza di normative pattizie) a causa dei diversi limiti nazionali all'assicurabilità del rischio pirateria. Il riferimento alle minori restrizioni cui s'ispira la giurisprudenza anglosassone è d'obbligo. Le ripercussioni pratiche sui traffici marittimi sono intuitive.

In argomento assumono rilievo le osservazioni dell'A. sulla natura delle polizze *Kidnap & Ransom*. La liceità rispetto all'ordinamento italiano viene affermata inquadrando il pagamento del riscatto nei doveri dell'assicurato ex art. 1914 cod. civ. (e 534 cod. nav.) perché si mira ad evitare la perdita definitiva della nave e del carico oggetto di assicurazione. Analoghe osservazioni vengono compiute per la *Sue and Labour Clause*. Ed ancora, in un'ottica più generale che fa riferimento alla spedizione unitariamente considerata, il richiamo alla normativa interna viene compiuto attraverso l'art. 536 cod. nav. e, indirettamente, la reg. A delle Regole di York ed Anversa. (Il volume è stato stampato anteriormente alla pubblicazione – mi riferisco all'Italia – del contributo giurisprudenziale della Corte d'appello inglese sul caso *Longchamp*, che è rilevante e per questo qui si segnala, in quanto esamina, con conclusioni negative, la problematica sotto il profilo di un'altra Regola: la reg. F).

Ancora in argomento, l'A. pone in giusta evidenza che, indipendentemente da altri profili, un obbligo dei proprietari delle merci alla contribuzione può configurarsi ove l'armatore abbia precedentemente adottato tutte le misure idonee per evitare il rischio pirateria; si veda, ad esempio, quanto previsto dal *Best Management Practices* dell'IMO.

L'ultimo ostacolo, con riguardo specifico ai casi in cui viene sequestrato anche l'equipaggio, è costituito dalla legge n. 82 del 1991 che vieta, con sanzioni penali, i contratti di assicurazione a copertura del rischio costituito dal pagamento del riscatto. Sul punto, l'apprezzabile sforzo argomentativo dell'A. (non

coincidenza della fattispecie di cui alla legge citata con l'atto di pirateria in cui il sequestro dell'equipaggio è soltanto un elemento di una più complessa fattispecie) non elimina alcune discrasie che necessitano dell'intervento del legislatore. Di ciò si mostra consapevole l'A. Laddove – con un'affermazione conclusiva che può apparire in contrasto con la tesi sostenuta ma che in realtà mostra consapevolezza di possibili obiezioni – scrive che in Italia allo stato attuale le coperture con le polizze *Kidnap & Ransom* non potrebbero trovare applicazione (anche nell'ipotesi, sembra di comprendere, in cui le polizze stesse non contengano un autonomo riferimento al sequestro dell'equipaggio).

In un paragrafo successivo l'A. si sofferma sull'ancora non univoco inquadramento del rischio pirateria, ponendo in evidenza, nella pratica assicurativa anglosassone, il frequente riferimento ai rischi di guerra, se l'oggetto è lo scafo, ed il riferimento ai rischi ordinari, se l'oggetto è il carico (quanto alle coperture *P & I*, esse vengono ritenute incluse nei rischi ordinari, ma soltanto sulla semplice constatazione che non essendovi espresse esclusioni, risulterebbe applicabile la *omnibus rule*).

Ciò che dovrebbe essere pacificamente condiviso, come nota l'A, è la necessità di creare specifiche coperture assicurative per il rischio pirateria chiarendo, per quanto possibile, le previsioni *border line* rispetto agli atti di terrorismo.

L'ampio spazio dedicato, nell'ultima parte, alle recenti misure di sicurezza a tutela dei traffici marittimi viene giustificato ponendosi in evidenza la logica connessione tra ammontare dei premi assicurativi e grado di rischio. In questo contesto l'A. ha modo di soffermarsi sul contributo dell'*International Maritime Bureau* (divisione della Camera di commercio internazionale) d'intesa con l'IMO e sulle complesse problematiche giuridico-operative connesse con i Nuclei Militari di Protezione, prima, e con l'impiego di guardie giurate armate a bordo, successivamente, con riferimento alla legislazione italiana.

Si condivide pienamente l'osservazione conclusiva dell'A. laddove si esprime il convincimento che, al di là di strumenti giuridici di immediata prevenzione e di repressione, una sconfitta duratura del fenomeno della pirateria potrà verificarsi soltanto con un sensibile miglioramento delle condizioni socio-economiche nelle aree più interessate, quale risultato della cooperazione internazionale.

Guido Camarda