



DISEGNO DI LEGGE

**d'iniziativa dei senatori MUSSO, BUTTI, SBARBATI, MONGIELLO,
DE SENA, ARMATO e CONTINI**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 15 DICEMBRE 2011

Modifica dell'articolo 2 del decreto-legge 15 gennaio 1991, n. 8, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 marzo 1991, n. 82, in materia di assicurazioni marittime contro il rischio di sequestro estorsivo

ONOREVOLI SENATORI. - È noto che, a causa degli sconvolgimenti economico-politici che affliggono diverse zone del pianeta (tra le quali, a puro titolo esemplificativo, Tanzania, Kenya, Nigeria e in primo luogo la Somalia), prive di un'organizzazione statale adeguata, si moltiplicano gli atti di pirateria, che sconvolgono i traffici marittimi internazionali mettendo a repentaglio la sicurezza delle spedizioni e degli equipaggi.

Storicamente, l'atto di pirateria si materializzava nella cattura della nave a scopo di depredazione e spoglio, mentre attualmente i pirati catturano le navi al fine precipuo di ricavarne riscatti, in contanti, progressivamente crescente.

Le misure preventive e repressive - per quanto imponenti - ideate dalla comunità internazionale non hanno stroncato la piaga della pirateria. Gli armatori sono perciò costretti a dotarsi di una protezione assicurativa che, per essere congrua, deve affidarsi a polizze assicurative sofisticate offerte dal mercato internazionale.

Proprio sul profilo assicurativo si concentra attualmente la preoccupazione del mondo marittimo ed in particolare degli armatori e delle categorie interessate (equipaggi, agenti marittimi, *broker*, compagnie di assicurazione), essendo la stipulazione di simili contratti di sicurtà essenziale per il mantenimento da parte dell'armamento italiano delle linee di navigazione, che debbono necessariamente seguire rotte infestate dai pirati che agiscono in zone di mare sempre più vaste e per ciò stesso più pericolose e difficilmente presidabili. È un'esigenza ineludibile riconosciuta in tutti gli ordinamenti giuridici.

La liceità dell'assicurazione del rischio pirateria è messa in discussione dall'articolo 2 del decreto-legge 15 gennaio 1991, n. 8, con-

vertito, con modificazioni, dalla legge 15 marzo 1991, n. 82. Tale testo normativo stabilisce la nullità dei contratti di assicurazione aventi ad oggetto, sotto qualsiasi forma, il rischio di sequestro di persona a scopo di estorsione, irrogando altresì la pena della reclusione da uno a tre anni per chiunque, anche all'estero, stipuli contratti di assicurazione concernenti la copertura del rischio, rappresentato dal prezzo del riscatto, in caso di sequestro di persona a scopo di estorsione.

Il citato decreto-legge n. 8 del 1991 intendeva reprimere un fenomeno criminale, all'epoca tipicamente italiano, che nulla ha a che vedere con la pirateria da secoli scomparsa dall'Italia. L'espressione «nel territorio dello Stato» rivela una pregnante caratterizzazione geografica incompatibile con l'assicurazione, a livello internazionale del rischio pirateria, tanto più perché per legge ricade sull'assicuratore della nave (l'articolo 521 del codice della navigazione inserisce espressamente la pirateria tra i rischi della navigazione ponendoli a carico dell'assicuratore e legittimandone con ciò stesso l'assicurazione).

Il citato decreto-legge n. 8 del 1991, con tutte le sue imprevedibili ricadute, venne dunque originariamente emanato per arginare un fenomeno ben diverso rispetto a quello della pirateria internazionale, vale a dire per rispondere all'«industria dei sequestri» che negli anni Settanta e Ottanta denotava una matrice terroristica ed eversiva pericolosa per l'ordine pubblico.

Incriminare l'armatore italiano che, potenziando l'assicurazione dei rischi di pirateria, intensifica anche la protezione dei suoi marittimi, in armonia col disposto dell'articolo 2087 del codice civile, apparirebbe sommarmente iniquo ed ingiusto, perché espressione

di analogia *in malam partem* non consentita nel nostro ordinamento.

Il nostro legislatore, per proteggere i marittimi dagli infortuni occasionati dagli assalti pirateschi, richiede un'apposita estensione della copertura antinfortunistica, imponendo all'armatore il pagamento di un sovrappremio, a chiara riprova della liceità dell'assicurazione del rischio pirateria. Ripugna al buon senso, prima ancora che al diritto, attribuire al legislatore l'intento di criminalizzare la stipulazione di un'assicurazione, concepita anche ad integrazione di quella sociale oltre che a tutela (perfettamente lecita) del patrimonio aziendale (la nave) e della responsabilità civile armatoriale.

Se così non fosse gli armatori italiani, vittime degli assalti dei pirati 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.

Appare conseguentemente di tutta evidenza che il decreto-legge n. 8 del 1991, ben lungi dal voler ricomprendere il fenomeno della pirateria, si pone quale strumento, non solo disfunzionale, ma addirittura controproducente, disincentivando di fatto le traversate in zone strategiche per i commerci internazionali e danneggiando gravemente l'economia italiana in favore dell'agguerrita concorrenza.

Occorre pertanto un immediato intervento del legislatore volto a dirimere ogni dubbio, attraverso un'interpretazione autentica, in senso restrittivo, della legge in parola, in considerazione del diverso campo di applicazione del citato decreto-legge n. 8 del 1991.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. L'articolo 2 del decreto-legge 15 gennaio 1991, n. 8, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 marzo 1991, n. 82, non si applica alle assicurazioni marittime contro il rischio di sequestro estorsivo riconducibile al fenomeno della pirateria, siano esse stipulate in Italia o all'estero da armatori, proprietari, noleggiatori di navi o di aeromobili registrati in Italia.