

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 4458

## PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa del deputato **BONAFEDE**

Modifiche al codice della navigazione concernenti l'esercizio dei poteri di polizia e delle funzioni di polizia giudiziaria per il contrasto di attività criminali compiute in mare

*Presentata il 3 maggio 2017*

ONOREVOLI COLLEGHI! — La presente proposta di legge è volta a operare alcune modifiche normative, in particolare al codice della navigazione, in materia di esercizio dei poteri di polizia nelle aree marine e di attribuzione delle funzioni di polizia giudiziaria in tale ambito, al fine di accelerare e quindi rendere più efficaci, già durante la navigazione, le indagini per il contrasto di fenomeni criminali rilevanti, come, ad esempio, il favoreggiamento dell'immigrazione clandestina. È innegabile che — come risulta anche dalla cronaca quotidiana degli ultimi mesi — sia particolarmente difficile per lo Stato italiano contrastare i reati consumati in mare aperto. Tra l'altro, la mancanza di un collegamento efficiente tra l'autorità giudiziaria e le forze di polizia che sono impiegate a vario titolo in mare non consente alle procure della Repubblica di intervenire tempestivamente e, soprattutto, non permette loro di utiliz-

zare appieno tutti gli strumenti di indagine dei quali dispongono sulla terraferma. La presente proposta di legge ha, quindi, come scopo principale quello di far sì che l'autorità giudiziaria, una volta acquisita la notizia di reato, possa aprire immediatamente un fascicolo servendosi, per gli atti d'indagine, dei soggetti operanti in mare, come la Guardia costiera e le navi militari. Con la presente iniziativa si prevede, sostanzialmente, uno strumento in più per lo Stato per contrastare, tramite una sorta di *longa manus*, i reati commessi in mare aperto, anche al fine di provvedere al riordino di una materia fino a questo momento disciplinata in modo frammentario da più fonti normative che, comunque, risultano lacunose nel loro insieme.

Invero, la progressiva intensificazione delle migrazioni per via di mare, oltre a determinare situazioni di emergenza di carattere umanitario e rilevanti conseguenze

di natura civile e sociale nei paesi destinatari di ingenti flussi di persone straniere e sprovviste di tutto, ha riportato al centro dell'attenzione il diritto del mare, la disciplina internazionale e interna della navigazione e dell'esercizio dei poteri di polizia negli spazi marini.

È palese come il problema non possa essere affrontato nella sua complessità e avviato a soluzione operando esclusivamente sul piano giuridico né soltanto con l'intensificazione delle attività di polizia, ma richieda interventi di carattere umanitario e di cooperazione economica volti ad affrontare le cause della migrazione nei territori di provenienza. Altrettanto evidente è che le stesse questioni giuridiche non possono essere risolte soltanto al livello degli ordinamenti nazionali, poiché riguardano situazioni e condotte che originano in aree sottratte, di diritto o di fatto, alla giurisdizione degli Stati e coinvolgono istituti giuridici regolati dal diritto internazionale.

Infatti, l'attività degli organizzatori dei viaggi di migranti per mare sfrutta la carenza o l'assenza di controllo statale nei luoghi di partenza delle imbarcazioni che, con preordinato disegno, vengono poste in mare senza alcuno dei requisiti di navigabilità e delle dotazioni di sicurezza prescritti dalle convenzioni internazionali per la sicurezza della navigazione e la salvaguardia della vita umana in mare. Lo scopo di ciò è provocare dolosamente le condizioni che impongono di prestare soccorso e rendono necessario l'intervento dei servizi di ricerca e soccorso organizzati dagli Stati costieri in base all'obbligo codificato nell'articolo 98 della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, fatta a Montego Bay il 10 dicembre 1982, resa esecutiva in Italia con legge 2 dicembre 1994, n. 689, e specificato dalla Convenzione internazionale sulla ricerca e il salvataggio marittimo, adottata ad Amburgo il 27 aprile 1979, resa esecutiva con legge 3 aprile 1989, n. 147.

L'obbligo di prestare soccorso a chiunque sia trovato in mare in condizioni di pericolo — operazione spesso non scevra di oneri e rischi per chi interviene — non ha

certamente il fine di dare garanzia di assistenza a chi, per inconsapevolezza o, peggio, per lucro, si metta in navigazione con mezzi inadeguati e inidonei a tenere il mare, determinando pericolo per sé, per le persone trasportate e per gli altri naviganti. È questo, invece, il meccanismo attraverso il quale le organizzazioni criminali che gestiscono il traffico di esseri umani realizzano i propri illeciti affari, con il minimo rischio per i loro aderenti e con la massima indifferenza per la vita dei migranti trasportati, approfittando di statuizioni giuridiche che esse distorcono a proprio profitto, realizzando una tipica fattispecie di abuso del diritto. In queste circostanze, l'attività di soccorso, svolta da soggetti privati o dagli stessi apparati statuali ad essa istituzionalmente preposti, ancorché in assenza di dolo e scriminata dallo stato di necessità e dall'adempimento di un dovere, si sostanzia, nella sua materialità, in un fatto obiettivamente agevolatore della condotta di quelle organizzazioni criminali.

Su ciò si innesta il ricorso alle norme internazionali o sovranazionali che disciplinano lo *status* di rifugiato e le altre forme di protezione internazionale, tra le quali anche la « protezione sussidiaria », un istituto aggiuntivo, rispetto a quanto previsto dal diritto internazionale generale, introdotto dalla normativa dell'Unione europea.

Secondo l'articolo 1 della Convenzione relativa allo statuto dei rifugiati, firmata a Ginevra il 28 luglio 1951, resa esecutiva con legge 24 luglio 1954, n. 722, come modificata dal protocollo adottato a New York il 31 gennaio 1967, reso esecutivo con legge 14 febbraio 1970, n. 95, si considera « rifugiato » chiunque, « temendo con ragione d'essere perseguitato a causa della propria razza, della propria religione, della propria nazionalità, della propria appartenenza a un certo gruppo sociale o delle proprie opinioni politiche, si trova fuori del paese del quale ha la cittadinanza e non può o, a causa di questo timore, non vuole chiedere la protezione di questo paese, ovvero, se è privo di cittadinanza e si trova fuori del paese in cui aveva la propria residenza abituale, non può o, a causa di tale timore,

non vuole tornarvi ». La Convenzione vieta il respingimento e l'espulsione del rifugiato verso territori in cui la sua vita o la sua libertà siano minacciate per le cause sopra indicate.

Nell'ambito dello spazio comune di libertà, sicurezza e giustizia tra gli Stati membri previsto dal Trattato sul funzionamento dell'Unione europea e, in particolare, secondo le disposizioni dell'articolo 78 di questo Trattato, la direttiva 2011/95/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 dicembre 2011, ha introdotto il diritto alla « protezione sussidiaria » in favore dei cittadini di Stati terzi o degli apolidi che, pur non possedendo i requisiti per il riconoscimento dello *status* di rifugiato, qualora ritornassero nel Paese di origine o, se apolidi, nel paese di precedente dimora, correrebbero, escluse le ipotesi di reato, « un rischio effettivo di subire un grave danno » – specificato nell'esecuzione della pena di morte, nell'applicazione della tortura o di altra pena o trattamento inumano o degradante e nella minaccia grave e individuale alla vita o alla persona derivante dalla violenza indiscriminata in situazioni di conflitto armato interno o internazionale.

Inoltre, l'articolo 3 della Convenzione per la salvaguardia dei diritti dell'uomo e delle libertà fondamentali, firmata a Roma il 4 novembre 1950, resa esecutiva con legge 4 agosto 1955, n. 848, prevede che « Nessuno può essere sottoposto a tortura né a pene o trattamenti inumani o degradanti ». Secondo l'interpretazione della *Grande Chambre* della Corte europea dei diritti dell'uomo, sentenza 23 febbraio 2012 nella causa *Hirsi Jamaa e altri c. Italia* (ricorso n. 27765/09), la legittimazione a far valere il diritto derivante dalle pertinenti norme internazionali (compresa quindi la richiesta di protezione internazionale) inizia « sin dalla salita a bordo delle navi delle forze armate italiane » che determina l'ingresso in un'area di giurisdizione dello Stato in quanto situazione di « controllo continuo ed esclusivo, tanto *de jure* quanto *de facto*, delle autorità italiane ». In conseguenza di ciò, la Corte ha ritenuto che lo sbarco dei ricorrenti in Libia costituisse

violazione dell'articolo 3 della Convenzione europea sui diritti dell'uomo, per esposizione al pericolo di trattamenti inumani in Libia e di rappresaglie ed esecuzioni nei Paesi d'origine (Somalia ed Eritrea), nonché dell'articolo 13 della Convenzione e del suo Protocollo addizionale n. 4 sul divieto di deportazioni collettive, per il mancato esame di ciascuna situazione individuale dei richiedenti protezione internazionale e per l'impossibilità di accesso a rimedi giurisdizionali.

L'applicazione delle esposte norme internazionali comporta, attraverso un inarrestabile concatenarsi di cause ed effetti, che dall'iniziale violazione delle regole sulla sicurezza della navigazione si giunga quasi fatalmente all'ingresso dei migranti tratti in salvo nel territorio nazionale, con il conseguente obbligo, a carico dello Stato italiano, di esaminarne partitamente ciascuna situazione personale al fine di accertare o escludere la sussistenza dei requisiti per la concessione della protezione internazionale. Per di più, l'istituto della « protezione sussidiaria » introdotto dall'ordinamento europeo implica – se portato alla sua conseguenza estrema – il teorico diritto a tale forma di protezione per l'intera popolazione di uno Stato esposta al pericolo di « violenza indiscriminata in situazioni di conflitto armato interno o internazionale ». Si aggiunge la lunghezza delle procedure, rese complesse dalla difficoltà di una sicura identificazione delle persone, della loro provenienza, della loro nazionalità: un complesso di circostanze che aggiunge alla sofferenza di quanti affrontano viaggi e traversate in condizioni a volte inumane i problemi sociali e gli oneri finanziari e organizzativi dell'accoglienza nelle regioni di arrivo.

La soluzione organica di questi problemi non può che ricercarsi nell'azione al livello internazionale, sia attraverso la risoluzione delle cause che spingono all'emigrazione, sia con la stipulazione di accordi bilaterali o multilaterali con gli Stati d'origine o di transito, sia con la revisione degli istituti del diritto internazionale o delle forme della loro applicazione allo

scopo di evitare che la loro applicazione degeneri in abuso.

Nell'ambito del diritto interno, la presente proposta di legge persegue il più limitato e specifico fine di predisporre un quadro giuridico complessivo per l'applicazione delle normative esistenti e dei loro potenziali sviluppi futuri, mediante alcuni strumenti ritenuti utili per contrastare con maggiore efficacia le attività illecite ed esercitare i poteri di controllo, prevenzione e repressione spettanti allo Stato nella misura più ampia consentita dall'ordinamento internazionale. In quest'ambito vengono altresì operati gli interventi necessari per adeguare i pertinenti istituti della vigente normativa interna alle sopravvenute evoluzioni del diritto internazionale, sanando contestualmente incongruenze e lacune in essa rilevate anche dalla dottrina.

Si interviene in particolare sulle disposizioni del codice della navigazione — che in alcune sue parti è rimasto fermo alle formulazioni originarie del 1942 — secondo due principali linee d'indirizzo.

Da un lato, si provvede a meglio disciplinare alcuni istituti di diritto prettamente interno, come le funzioni di polizia giudiziaria conferite dal medesimo codice a determinati soggetti con specifico riferimento all'accertamento dei reati commessi nell'esercizio della navigazione o in correlazione con quest'attività.

Dall'altro, vengono introdotte o modificate disposizioni che, nell'ambito dell'ordinamento nazionale, attuano istituti del diritto internazionale o ne disciplinano positivamente l'esercizio, allo scopo di costituire un quadro generale sistematico, dal punto di vista del diritto interno, per l'esercizio dei poteri e delle facoltà riconosciuti allo Stato negli spazi di propria sovranità — il mare territoriale fino a dodici miglia dalla costa — e, alle condizioni fissate dalle norme internazionali, nell'alto mare non soggetto alla sovranità di alcuno Stato: queste disposizioni sono sviluppate assumendo come base la codificazione del diritto del mare realizzata dall'Organizzazione delle Nazioni Unite con la Convenzione fatta a Montego Bay il 10 dicembre 1982, resa esecutiva in Italia con la citata

legge n. 689 del 1994, che tuttavia mancò di operare i puntuali aggiornamenti delle norme legislative, il cui adeguamento resta dunque attualmente rimesso all'interpretazione sulla base del mero ordine di esecuzione contenuto nella legge.

La formulazione e la *ratio* delle norme proposte sono più dettagliatamente illustrate, secondo la successione degli articoli della proposta di legge, nei paragrafi seguenti.

*Articolo 1. — (Modifica dell'articolo 1235 del codice della navigazione, concernente le funzioni di polizia giudiziaria).* — Come esposto nella premessa, l'articolo 1 della proposta di legge modifica e aggiorna l'articolo 1235 del codice della navigazione, recante la determinazione dei soggetti forniti delle qualifiche di ufficiale e di agente di polizia giudiziaria, al fine di accelerare e quindi rendere più efficaci, già durante la navigazione, le indagini per il contrasto di fenomeni criminali rilevanti.

Come risulta anche dalla cronaca quotidiana, è particolarmente difficile per lo Stato italiano contrastare attività illecite che, sebbene consumate nell'alto mare (e quindi fuori della sua sovranità e giurisdizione), producono conseguenze nel territorio nazionale e legittimano quindi l'esercizio di poteri di polizia a fini preventivi e repressivi ed eventualmente della giurisdizione penale.

È noto, infatti, che l'articolo 27 della Convenzione di Montego Bay consente allo Stato costiero di esercitare la giurisdizione penale sulle navi straniere nel mare territoriale se le conseguenze del reato si estendono al proprio territorio, se il reato è di natura tale da disturbare la pace del paese o il buon ordine nel mare territoriale, se il suo intervento è richiesto dal comandante della nave o da un agente diplomatico o funzionario consolare dello Stato di bandiera della nave oppure se ciò è necessario per la repressione del traffico illecito di stupefacenti o sostanze psicotrope. Tra le condotte estranee all'esercizio del diritto di transito inoffensivo delle navi straniere nel mare territoriale, l'articolo 19, paragrafo 2 g, menziona espressamente le attività volte all'imbarco o allo sbarco di persone in

contravvenzione alle leggi e ai regolamenti d'immigrazione dello Stato costiero; correlativamente, l'articolo 21 consente a quest'ultimo di adottare leggi e regolamenti, cui le navi in transito inoffensivo sono tenute a conformarsi, stabilendo le misure atte a prevenire le violazioni, mentre l'articolo 33 estende alla zona contigua i poteri di controllo necessari al medesimo scopo. Infine, l'articolo 111 della medesima Convenzione permette l'inseguimento di una nave straniera oltre il mare territoriale o la zona contigua e fino al limite del mare territoriale di altro Stato, quando sussistano fondati motivi di ritenere che la stessa abbia violato le leggi e i regolamenti dello Stato costiero, a condizione che l'inseguimento abbia inizio quando essa o una delle sue lance si trovava nel mare territoriale o nella zona contigua dello Stato interessato. La prassi internazionale ha poi sviluppato la nozione della « presenza costruttiva » di una nave in acque internazionali, quando l'ingresso di imbarcazioni o altri mezzi provenienti da essa nella zona contigua o nel mare territoriale dello Stato costiero per compirvi attività illecite renda partecipe la nave stessa delle attività criminose dirette verso il territorio dello Stato e perciò assoggettabile all'intervento coercitivo delle sue autorità.

Per esplicitare nel modo più efficace i poteri di cui lo Stato dispone occorre assicurare, nell'ordinamento nazionale, un collegamento efficiente tra l'autorità giudiziaria e le forze di polizia che a vario titolo sono impiegate in mare. Tale collegamento si realizza nel modo più compiuto attraverso le funzioni della polizia giudiziaria: « La polizia giudiziaria deve, anche di propria iniziativa, prendere notizia dei reati, impedire che vengano portati a conseguenze ulteriori, ricercarne gli autori, compiere gli atti necessari per assicurare le fonti di prova e raccogliere quant'altro possa servire per l'applicazione della legge penale. Svolge ogni indagine e attività disposta o delegata dall'autorità giudiziaria » (articolo 55, commi 1 e 2, del codice di procedura penale).

La modifica proposta ha lo scopo di permettere il tempestivo intervento e la

piena utilizzazione di tutti gli strumenti di indagine nelle particolari condizioni dello spazio marino, in cui occorrono specifiche competenze e mezzi operativi specializzati.

A questo fine, la proposta di legge estende, in particolare, l'ambito di esercizio delle funzioni di polizia giudiziaria previste dal vigente articolo 1235 del codice della navigazione.

Si considerano in primo luogo [primo comma, lettera *a*)] le funzioni di polizia giudiziaria attribuite agli ufficiali superiori (che il codice designa come « comandanti ») e inferiori del Corpo delle capitanerie di porto, ai sottufficiali e al restante personale militare della categoria « nocchieri di porto » (che ha sostituito la categoria « servizi portuali » menzionata nel testo vigente) nonché ai dirigenti e funzionari dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC), subentrato nelle competenze degli organi dell'amministrazione dell'aviazione civile precedentemente individuati dal codice. Per questi ultimi, si è ritenuto opportuno prevedere che sia l'Ente a conferire la qualifica in relazione alle funzioni esercitate, a titolo di esempio per le figure corrispondenti a quelle dei direttori e delegati di aeroporto, indicate nella norma vigente. Si è altresì provveduto ad estendere l'ambito di esercizio delle funzioni di polizia giudiziaria, attualmente limitate ai reati previsti dal codice della navigazione, salvo il caso eccezionale in cui non esista nel porto o nell'aeroporto un ufficio di pubblica sicurezza. In primo luogo, è stata sanata una singolare incongruenza della norma vigente, prevedendo che tali funzioni spettino in relazione ai delitti previsti dagli articoli 428 (naufragio, sommersione o disastro avario), 429 (danneggiamento seguito da naufragio) e 432 (attentati alla sicurezza dei trasporti, limitatamente ai trasporti per acqua o per aria) del codice penale. È stata inoltre aggiunta la competenza rispetto ad alcuni gravi reati, per i quali l'esigenza di specifiche attività di indagine e repressione è parsa più evidente in rapporto alla possibilità che siano commessi con l'impiego di mezzi navali o aeronautici: i delitti individuati sono quelli previsti dagli articoli 452-*bis* (inquinamento ambientale), 452-*ter*

(morte o lesioni come conseguenza del delitto di inquinamento ambientale), 452-*quater* (disastro ambientale), 452-*quinquies* (delitti colposi contro l'ambiente), 452-*sexies* (traffico e abbandono di materiale ad alta radioattività) e 600 (riduzione o mantenimento in schiavitù o in servitù), 601 (tratta di persone), 601-*bis* (traffico di organi prelevati da persona vivente) e 602 (acquisto e alienazione di schiavi) del codice penale, dagli articoli 73, comma 1, e 74 del testo unico delle leggi in materia di disciplina degli stupefacenti e sostanze psicotrope, prevenzione, cura e riabilitazione dei relativi stati di tossicodipendenza, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1990, n. 309 (associazione finalizzata al traffico illecito di sostanze stupefacenti o psicotrope), dall'articolo 12, commi da 1 a 4-*ter*, del testo unico delle disposizioni concernenti la disciplina dell'immigrazione e norme sulla condizione dello straniero, di cui al decreto legislativo 25 luglio 1998, n. 286 (trasporto illegale di stranieri nel territorio dello Stato), e dall'articolo 260 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 (attività organizzate per il traffico illecito di rifiuti). La competenza per questi ultimi reati è limitata ai casi in cui essi siano commessi mediante la navigazione marittima, interna o aerea ovvero nell'esercizio o in occasione di essa, restando escluse le condotte realizzate fuori degli ambiti marittimo o aeronautico.

Sono state corrispondentemente estese le funzioni di ufficiale polizia giudiziaria attribuite ai comandanti delle navi da guerra nazionali [primo comma, lettera *d*)], attualmente determinate in relazione agli atti che compiono su richiesta dell'autorità consolare o, in caso di urgenza, di propria iniziativa nell'esercizio delle funzioni di polizia attribuite dall'articolo 200 del medesimo codice della navigazione. Si è prevista espressamente l'estensione con riguardo al delitto di pirateria previsto all'articolo 1135 e ai delitti indicati al numero 2) della lettera *a*) del primo comma del novellato articolo 1235, secondo quanto illustrato nel precedente capoverso della presente relazione. Inoltre, nel secondo comma del nuovo articolo 202-*bis* – introdotto dall'articolo 2

della presente proposta di legge – è stato stabilito, con norma di chiusura, che nell'esercizio dei poteri di polizia attribuiti alla nave da guerra il suo comandante riveste comunque le funzioni di ufficiale di polizia giudiziaria ai sensi del presente articolo 1235.

A garanzia dell'adempimento dei compiti preminenti e inderogabili assegnati alla Marina militare a difesa della sovranità e degli interessi nazionali, si è specificato che le funzioni di polizia giudiziaria e i corrispondenti obblighi sono sempre subordinati alle esigenze delle operazioni militari alle quali è assegnata la nave da guerra. Allo stesso fine e in conseguenza della prevista estensione del contenuto di tali funzioni, si è ritenuto opportuno concedere al comandante di nave da guerra la facoltà di delegarne, anche in parte, l'esercizio a uno o più ufficiali provvisti della necessaria competenza tecnica (ad esempio all'ufficiale del Corpo di commissariato militare marittimo eventualmente in servizio a bordo). Per rafforzare la funzione di alta vigilanza attribuita al comandante di nave da guerra, sia in alto mare sia nelle acque territoriali di altro Stato, sulla polizia giudiziaria esercitata dai comandanti delle navi mercantili nazionali, si è previsto che, ove ravvisi omissioni nella condotta di questi ultimi, possa impartire ad essi disposizioni a tale riguardo o compiere direttamente gli atti necessari, ferma restando l'eventuale responsabilità del comandante della nave mercantile nazionale per l'omissione.

In corrispondenza con quanto previsto con riguardo agli ufficiali, sono state modificate le disposizioni riguardanti le funzioni di agente di polizia giudiziaria attribuite ai sottocapi e comuni della Marina militare appartenenti alla categoria « nocchieri di porto » (secondo comma) nonché, in seguito alla richiesta di cooperazione da parte degli ufficiali di polizia giudiziaria, ai sottocapi e comuni delle altre categorie del Corpo equipaggi militari marittimi destinati presso le capitanerie di porto e gli uffici marittimi minori, ai sottocapi e comuni della Marina militare e ai graduati e militari di truppa delle altre Forze armate imbarcati sulle navi italiane da guerra o in

servizio di polizia, ai funzionari e agli agenti dell'amministrazione della navigazione interna, ai funzionari e agli agenti degli aeroporti statali e privati (terzo comma).

Rimangono invariate rispetto al testo vigente le competenze attribuite ai comandanti delle navi o degli aeromobili [primo comma, lettera *b*)], agli agenti degli uffici di porto ovvero di aeroporto statale o privato in servizio di ronda (quarto comma) e ai consoli [primo comma, lettera *c*)], relativamente ai quali, tuttavia, il rinvio alla legge consolare deve ora intendersi riferito all'articolo 38 del decreto legislativo 3 febbraio 2011, n. 71.

*Articolo 2. – (Modifiche al codice della navigazione concernenti i poteri di polizia esercitati dalle navi da guerra e in servizio di polizia).* – L'articolo 2 interviene sul capo III del titolo VI del libro primo della parte prima del codice della navigazione, riguardante la polizia sulle navi in corso di navigazione marittima.

Il vigente articolo 200 attribuisce alle navi da guerra italiane l'esercizio delle funzioni di polizia sulle navi mercantili nazionali in alto mare, nel mare territoriale e nei porti esteri dove non abbia sede un'autorità consolare, prevedendo che, a tale fine, i comandanti delle navi da guerra possono richiedere alle navi mercantili informazioni di qualsiasi genere, nonché procedere a visita delle medesime e ad ispezione delle carte e dei documenti di bordo e, in caso di gravi irregolarità, condurre le navi predette per gli opportuni provvedimenti in un porto dello Stato o nel porto estero più vicino in cui risieda un'autorità consolare. Nei porti esteri ove risiede un'autorità consolare nazionale, le navi da guerra italiane esercitano i suddetti poteri di polizia su richiesta dell'autorità medesima.

La prassi operativa realizza una tendenziale suddivisione di competenze, per cui le navi da guerra esercitano i poteri di polizia nell'alto mare, mentre le navi dei corpi di polizia svolgono le corrispondenti attività nel mare territoriale. Tale non esclusiva ripartizione è riflessa in norme di legge – come l'articolo 9, terzo comma, della legge 31 dicembre 1982, n. 979, che affida alla Marina militare il servizio di vigilanza sulle

attività marittime ed economiche, compresa quella di pesca, sottoposte alla giurisdizione nazionale nelle aree situate al di là del limite esterno del mare territoriale – e nella normativa secondaria, tra cui mette conto richiamare:

1) le direttive per il coordinamento dei servizi d'ordine e sicurezza pubblica sul mare, approvate con decreto del Ministro dell'interno 25 marzo 1998, n. 1070/M/22(5)/Gab, che, fermi restando i compiti istituzionali specifici dei diversi Corpi e Forze armate, per il compimento di servizi coordinati di controllo del territorio e di sicurezza delle frontiere marittime, nell'ambito delle pianificazioni operative predisposte dal Dipartimento della pubblica sicurezza, prevedono l'utilizzazione delle risorse navali della forza di polizia che assume la responsabilità operativa del servizio assegnato (Polizia di Stato, Arma dei carabinieri, Corpo della guardia di finanza), nonché, ove occorra, « l'ulteriore concorso, prioritariamente, dei mezzi navali della Guardia di finanza e, successivamente, se necessario, del Corpo delle capitanerie di porto o della Marina militare »; le pianificazioni logistiche e operative debbono tener conto, fra l'altro, della dislocazione dei presidi terrestri e dei costi e tempi d'impiego degli scali e dei mezzi di ciascuna forza di polizia;

2) le Istruzioni di diritto marittimo per i comandi navali (SMM 4), il cui articolo 35, paragrafi 1 e 2, prevede che il comandante di nave da guerra « presta concorso alle autorità competenti nell'esercizio della polizia sulle navi mercantili nazionali nelle acque territoriali italiane », nonché « nell'esercizio delle attività di vigilanza sull'osservanza da parte delle navi straniere delle leggi e dei regolamenti applicabili alle acque territoriali nell'ambito dei principi sul transito inoffensivo »;

3) per quanto riguarda in particolare il contrasto dell'immigrazione clandestina, il decreto del Ministro dell'interno 14 luglio 2003, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 220 del 22 settembre 2003, che, all'articolo 2, comma 1, lettere *b*) e *c*), assegna l'« esercizio dei poteri di polizia dell'alto

mare diretti al monitoraggio, alla sorveglianza, all'individuazione, al controllo degli obiettivi navali in navigazione ed all'accertamento dei flussi migratori clandestini » nelle acque internazionali al « dispositivo aeronavale della Marina militare, della Guardia di finanza, del Corpo delle capitanerie di porto e delle altre unità navali o aeree in servizio di polizia », mentre nelle acque territoriali l'attività istituzionale di repressione dei reati è svolta « tramite le unità ed i mezzi navali in servizio di polizia, con il concorso, ove necessario, delle navi della Marina militare ai sensi dell'art. 12, comma 9-ter, del testo unico [di cui al decreto legislativo 25 luglio 1998, n. 286] ».

Oltre al citato comma 9-ter dell'articolo 12 del testo unico delle disposizioni concernenti la disciplina dell'immigrazione e norme sulla condizione dello straniero, una diversa ripartizione delle competenze per l'esercizio di specifici poteri di polizia all'interno e oltre il limite del mare territoriale si rinviene in altre norme di legge in materia di vigilanza doganale (articolo 1 della legge 13 dicembre 1956, n. 1409; articolo 30 del testo unico delle disposizioni legislative in materia doganale, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 23 gennaio 1973, n. 43) e di repressione del traffico di stupefacenti (articolo 99 del testo unico delle leggi in materia di disciplina degli stupefacenti e sostanze psicotrope, prevenzione, cura e riabilitazione dei relativi stati di tossicodipendenza, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1990, n. 309). Quest'ultimo, in particolare, consente alla nave italiana da guerra o in servizio di polizia l'esercizio di poteri di coercizione nei riguardi di navi sospette di traffico di sostanze stupefacenti, nel mare territoriale o in alto mare.

Le modifiche normative qui proposte tendono ad adeguare la formulazione delle norme di questa parte del codice della navigazione agli sviluppi del diritto internazionale e a predisporre un quadro coerente e sistematico per l'esercizio delle funzioni di polizia, anche in prospettiva evolutiva in rapporto alle esigenze della sicurezza, dell'ordine pubblico e della vigilanza delle frontiere, non solo per la regolazione

dei fenomeni migratori, ma soprattutto per la repressione delle attività criminali che li gestiscono e la prevenzione di possibili infiltrazioni terroristiche.

Si tiene conto altresì delle nozioni di « nave da guerra » e di « nave militare » definite dal codice dell'ordinamento militare, di cui al decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, che all'articolo 239 stabilisce:

« 1. Sono navi militari quelle che hanno i seguenti requisiti:

a) sono iscritte nel ruolo del naviglio militare, classificate, per la Marina militare, in base alle caratteristiche costruttive e d'impiego, in navi di prima linea, navi di seconda linea e naviglio specialistico e collocate nelle categorie e nelle posizioni stabilite con decreto del Ministro della difesa;

b) sono comandate ed equipaggiate da personale militare, sottoposto alla relativa disciplina;

c) recano i segni distintivi della Marina militare o di altra Forza armata o di Forza di polizia a ordinamento militare.

2. Per « nave da guerra » si intende una nave che appartiene alle Forze armate di uno Stato, che porta i segni distintivi esteriori delle navi militari della sua nazionalità ed è posta sotto il comando di un ufficiale di marina al servizio dello Stato e iscritto nell'apposito ruolo degli ufficiali o in documento equipollente, il cui equipaggio è sottoposto alle regole della disciplina militare ».

Deve peraltro rilevarsi che, mentre la definizione di « nave militare » ivi enunciata al comma 1 è specificamente riferita all'ordinamento nazionale, quella di nave da guerra contenuta nel comma 2 è formulata in termini internazionalistici, riproducendo sostanzialmente quanto previsto dall'articolo 29 della Convenzione di Montego Bay (nel testo in lingua francese, che richiede il comando di « un officier de marine au service de cet État », requisito formulato meno restrittivamente nel testo inglese, ove è riferimento a « an officer duly commissioned by the government of the State »).

All'articolo 200 del codice della navigazione, si è ritenuto utile precisare la nozione di « visita » o ispezione della nave, specificando che comprende il potere di eseguire, ove necessario, perquisizioni personali e locali. Inoltre, in corrispondenza con quanto è consentito dalle disposizioni della Convenzione di Montego Bay in precedenza richiamate, è introdotto un nuovo comma che stabilisce, agli effetti dell'ordinamento interno, i poteri di polizia delle navi italiane da guerra nei riguardi delle navi mercantili non nazionali alle condizioni e nei limiti previsti dall'ordinamento internazionale, diversamente graduati secondo che siano esercitati nel mare territoriale, nella zona contigua o in alto mare.

L'articolo 201 statuisce attualmente l'obbligo delle navi nazionali di rispondere all'inchiesta di bandiera effettuata dalle navi da guerra di potenze amiche, ossia — come da tempo spiegato dalla dottrina (Righetti) — di « qualunque Stato con il quale l'Italia non sia in istato di belligeranza, dichiarata o meno, o dal quale, comunque, non vengano commessi atti di ostilità a detrimento degli interessi marittimi nazionali ». Può comprendersi la scelta, compiuta dal legislatore del 1942, di non disciplinare con norma interna l'esercizio di un potere regolato dal diritto internazionale nei riguardi di soggetti esteri in ambiti non appartenenti alla sovranità dello Stato. Tuttavia, alla luce dell'evoluzione del diritto internazionale, appare ora preferibile — in ragione delle conseguenze che possono derivare per l'esercizio di poteri di giurisdizione statale — legittimare con norma espressa l'esercizio non solo dell'inchiesta di bandiera, ma soprattutto del conseguente diritto di visita, in alto mare, da parte delle navi da guerra nazionali, nei casi e alle condizioni previsti dall'ordinamento internazionale, attualmente esposti nell'articolo 110 della Convenzione di Montego Bay.

Infine, si è ritenuto opportuno introdurre, con l'inserimento del nuovo articolo 202-*bis* nel codice della navigazione, una disposizione che, esplicitando agli effetti del diritto interno le modalità di esercizio dei poteri di polizia consentiti alle navi da

guerra e alle navi in servizio di polizia, costituisca la cornice per l'applicazione delle norme speciali, già contenute nella vigente legislazione e integrate dalla presente iniziativa, che tali poteri definiscono per le attività di prevenzione e repressione di particolari reati (i già citati articoli 12, comma 9-*ter*, del testo unico delle disposizioni concernenti la disciplina dell'immigrazione e norme sulla condizione dello straniero, di cui al decreto legislativo n. 286 del 1998, per le violazioni delle norme sull'immigrazione, e 99 del testo unico delle leggi in materia di disciplina degli stupefacenti e sostanze psicotrope, prevenzione, cura e riabilitazione dei relativi stati di tossicodipendenza, di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 309 del 1990, per il traffico di stupefacenti).

Secondo quanto è stabilito, in via generale, nella disposizione proposta, la nave italiana da guerra che incontri, nel mare territoriale, nella zona contigua o anche in alto mare, una nave (nazionale e no) che vi sia fondato motivo di ritenere impiegata o coinvolta in attività illecita per la quale la legge o l'ordinamento internazionale consentono agli organi dello Stato l'esercizio dei poteri di polizia, può, alle condizioni e nei limiti ivi stabiliti, fermarla, sottoporla a ispezione — compresa, ove necessario, l'esecuzione di perquisizioni personali e locali — e, se sono rinvenuti elementi che confermino il coinvolgimento della nave nell'attività illecita, sequestrarla e condurla in un porto dello Stato o nel porto estero indicato dalla competente autorità nazionale, previa intesa con l'autorità politica dello Stato interessato. La determinazione del porto estero — diversamente dalle norme vigenti testé richiamate — non fa riferimento al « porto estero più vicino », bensì prevede un'intesa di natura politico-diplomatica con lo Stato del porto di destinazione. Tale intesa potrà essere raggiunta caso per caso mediante gli ordinari canali diplomatici o essere predeterminata mediante accordi bilaterali nei casi in cui ne sussistano la possibilità e l'opportunità. Nell'esercizio dei poteri di polizia qui disciplinati, il comandante della nave da guerra

assume le funzioni di ufficiale di polizia giudiziaria previste dall'articolo 1235.

La disposizione proposta autorizza altresì le navi italiane da guerra a esercitare il diritto di inseguimento alle condizioni e nei limiti previsti dall'ordinamento internazionale. La norma internazionale di riferimento è attualmente l'articolo 111 della Convenzione di Montego Bay.

Gli stessi poteri sono conferiti alle navi italiane in servizio di polizia, per l'adempimento dei rispettivi compiti d'istituto, nel mare territoriale e nella zona contigua, nonché fuori di essi nel caso di inseguimento; sono autorizzate a esercitare gli stessi poteri in alto mare nell'ambito delle operazioni alle quali partecipano per disposizione della competente autorità. La norma, pur rispettando la tendenziale ripartizione di competenze tra l'armata da guerra e il naviglio delle forze di polizia, secondo quanto sopra descritto, consente tuttavia la più ampia facoltà di esercitare i necessari poteri nelle acque internazionali nell'ambito di operazioni — a livello nazionale o internazionale — alle quali prendano parte i mezzi nautici delle forze di polizia.

In forma conclusiva e analogamente a quanto consentito dai citati articoli 110, numero 5, e 111, numeri 5 e 6, della Convenzione di Montego Bay si prevede che gli stessi poteri possano essere esercitati, compatibilmente con la natura del mezzo, anche dagli aeromobili nazionali militari o in servizio di polizia.

A fini di raccordo con la classificazione del codice dell'ordinamento militare, sopra riferita, si è introdotto l'articolo 202-ter che richiama le predette definizioni, specificando altresì la nozione di « nave o aeromobile in servizio di polizia » e chiarendone l'equiparazione a quella di « nave o aeromobile in servizio di Stato », prevista dalla Convenzione di Montego Bay ed equiparata, quanto all'immunità, alla nave da guerra dall'articolo 32 della medesima Convenzione. Dall'applicazione di queste definizioni risulta in sostanza che le navi della Marina militare, comprese quelle comandate da ufficiali del Corpo delle capitanerie di porto, rientrano nella nozione di nave da guerra, mentre i mezzi nautici di tale Corpo,

se comandati da sottufficiali, e quelli delle altre forze armate — tra cui l'Arma dei carabinieri — e delle forze di polizia dello Stato, compreso il Corpo della guardia di finanza, sono classificati con equivalenti poteri agli effetti dell'ordinamento internazionale come navi in servizio di polizia.

In conseguenza delle esposte modifiche normative, si è provveduto ad integrare le fattispecie penali previste dagli articoli 1099 (rifiuto di obbedienza a nave da guerra) e 1100 (resistenza o violenza contro nave da guerra) del medesimo codice della navigazione, prevedendone l'applicabilità anche nei casi in cui il rifiuto di obbedienza o gli atti di resistenza o di violenza siano commessi contro una nave in servizio di polizia. Tale estensione — già disposta per le unità di naviglio della Guardia di finanza dagli articoli 5 e 6 della legge 13 dicembre 1956, n. 1409 — è peraltro conforme a quanto statuito dalla Corte di cassazione, sezione III penale, sentenza 13 dicembre 1988, n. 12326, circa l'applicabilità della tutela penalistica prevista dal codice della navigazione alle unità navali in servizio di polizia (nel caso di specie una motovedetta dell'Arma dei carabinieri).

*Articolo 3. — (Disposizioni di coordinamento riguardanti specifiche attività di controllo e di polizia nel mare). —* In conseguenza dell'introduzione della norma generale sull'esercizio dei poteri di polizia inserita nell'articolo 202-bis del codice della navigazione, appare conveniente uniformare ad essa le disposizioni precedentemente introdotte in particolari contesti normativi per autorizzare l'esercizio dei poteri di polizia nel mare a fini di prevenzione e repressione di specifiche violazioni. I commi 2 e 3 del presente articolo provvedono dunque al coordinamento, rispettivamente, delle formulazioni normative dei già ricordati articoli 99, comma 1, del testo unico delle leggi in materia di disciplina degli stupefacenti e sostanze psicotrope, prevenzione, cura e riabilitazione dei relativi stati di tossicodipendenza, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1990, n. 309, e 12, comma 9-bis, del testo unico delle disposizioni concernenti la disciplina dell'immigrazione e norme sulla condi-

zione dello straniero, di cui al decreto legislativo 25 luglio 1998, n. 286. In relazione al citato articolo 99 del testo unico in materia di disciplina degli stupefacenti, si vuole osservare che è stata mantenuta la specificazione – contenuta nel testo vigente – che assoggetta espressamente ai poteri di polizia ivi previsti anche le navi da diporto. Ciò non deve tuttavia intendersi nel senso che esse siano esenti da tale soggezione negli altri casi, poiché – salve le immunità previste dal diritto internazionale per le navi di Stato – la nozione di nave enunziata nell'articolo 136 del codice della navigazione comprende « qualsiasi costruzione destinata al trasporto per acqua, anche a scopo di rimorchio, di pesca, di diporto, o ad altro scopo ».

Il comma 1, al fine di prevenire l'introduzione di armi e munizioni da guerra, esplosivi, aggressivi chimici o altri congegni micidiali nel territorio nazionale, estende entro tale ambito i poteri di vigilanza e controllo conferiti alle navi da guerra e in servizio di polizia. La disposizione, introdotta come articolo 9-bis della legge 2 ottobre 1967, n. 895, non interferisce in alcun modo con i poteri, le funzioni e le competenze attribuiti agli organi e ai corpi dello Stato competenti in materia di vigilanza doganale.

Occorre peraltro rilevare che la norma del nuovo articolo 202-bis del codice della navigazione, introdotta dall'articolo 2 della presente proposta di legge, facendo riferimento a ogni « attività illecita per la quale la legge o l'ordinamento internazionale consentono agli organi dello Stato l'esercizio dei poteri di polizia », è suscettibile di applicazione, anche in mancanza di disposizioni di legge speciale, per la prevenzione e la repressione di qualunque reato nei limiti e alle condizioni ivi stabiliti.

*Articolo 4. – (Introduzione dell'articolo 2-bis del codice della navigazione, concernente la zona contigua).* – Per completare l'attuazione, al livello nazionale, delle facoltà riconosciute agli Stati dall'ordinamento internazionale per l'esercizio dei poteri di polizia preordinati alla prevenzione e alla repressione delle violazioni delle normative doganali (compreso il traffico di

stupefacenti e di armi diretto verso il territorio nazionale), fiscali, sanitarie e di immigrazione, si è ritenuto opportuno proporre l'espressa definizione della zona contigua al mare territoriale, prevista dall'articolo 33 della Convenzione di Montego Bay, nel limite ivi indicato, inserendo nel codice della navigazione il nuovo articolo 2-bis, che autorizza a questi fini le autorità di polizia dello Stato a esercitare i necessari poteri di controllo nell'alto mare fino a ventiquattro miglia marine dalla linea di base dalla quale si misura la larghezza del mare territoriale. Con questa disposizione è data giuridica consistenza a una nozione richiamata in varie norme già vigenti nell'ordinamento italiano, che tuttavia mancavano di una definizione specifica, la quale doveva venire desunta dall'ordine di esecuzione della già citata Convenzione di Montego Bay, con le incertezze derivanti dal carattere facoltizzante dell'enunziato di quest'ultima, secondo cui « la zona contigua non può estendersi oltre 24 miglia marine dalla linea di base da cui si misura la larghezza del mare territoriale ».

Essendosi specificato che deve trattarsi di area di alto mare – ossia di acque internazionali – non si è ritenuto di disciplinare l'ipotesi in cui l'ampiezza della zona contigua così determinata venga a sovrapporsi con l'istituita o istituibile zona contigua di pari ampiezza di un altro Stato. Poiché, infatti, la zona contigua non è territorio soggetto alla sovranità statale, non implica esclusività dei poteri in essa esercitabili, che possono essere condivisi da più Stati fino al limite esterno dell'altrui mare territoriale. La zona contigua determinata nella misura sopra detta risulterà quindi corrispondentemente ridotta soltanto nell'ipotesi in cui prima della sua intera estensione abbia inizio l'area del mare territoriale appartenente alla sovranità di un altro Stato.

Si è esplicitamente previsto che la delimitazione della zona contigua fa salvo ogni diritto dello Stato sulla zona economica esclusiva, come determinata dall'ordinamento internazionale. Sono state altresì fatte salve le vigenti disposizioni dell'articolo 94 del codice dei beni culturali e del

paesaggio, di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, in materia di ricerche e rinvenimenti fortuiti di oggetti archeologici e storici nella zona contigua al mare territoriale, e dalla legge 8 febbraio 2006, n. 61, in materia di istituzione di zone oltre il limite esterno del mare territoriale nelle quali l'Italia esercita la propria giurisdizione in materia di protezione e preservazione dell'ambiente marino, compreso il patrimonio archeologico e storico.

*Articolo 5. – (Modifica dell'articolo 1135 del codice della navigazione, concernente il delitto di pirateria).* – Nel quadro delle modificazioni volte all'adeguamento delle norme del codice della navigazione è parso opportuno inserire un intervento sulla norma penale dell'articolo 1135, che punisce il delitto di pirateria. La fattispecie è stata adeguata integrando nella definizione vigente gli elementi ulteriori desumibili dall'articolo 101 della Convenzione di Montego Bay, la quale – oltre a comprendere ogni azione che sia di incitamento o di facilitazione intenzionale a commettere gli atti in cui questa materialmente si esplica – ha superato inoltre la tradizionale limitazione agli atti commessi a scopo di depredazione e, distinguendo soltanto la pirateria dalla guerra di corsa, vi ha compreso qualunque atto di violenza compiuto da nave o aeromobile privato e per finalità privata.

Nella nuova formulazione, la pena della reclusione da dieci a venti anni è quindi comminata al comandante o ufficiale di una nave o di un aeromobile nazionale o straniero, che, per fini privati, cattura una nave o un aeromobile nazionale o straniero o commette atti di violenza o depredazione in danno di essi o dei beni in essi trasportati ovvero commette atti di violenza, sequestro o rapina in danno di persona su di essi imbarcata (primo comma). L'applicazione della stessa pena è prevista per il proprietario o l'armatore della nave o dell'aeromobile pirata, qualora abbia partecipato volontariamente all'attività o all'esercizio di essi nella consapevolezza del loro impiego per il compimento di atti di pirateria (secondo comma). Resta immutata la diminuzione di un terzo e della metà della

pena, rispettivamente per gli altri componenti dell'equipaggio e per gli estranei concorrenti nel reato (terzo comma).

Specifiche disposizioni riguardanti la competenza giurisdizionale sono aggiunte nei commi quarto e quinto. Si è inteso così sistematizzare quanto risulta – non senza dubbi ermeneutici – dal combinato disposto dell'articolo 1080 del codice della navigazione (per i delitti commessi in territorio estero dal cittadino o dallo straniero al servizio di una nave o di un aeromobile nazionale) e dell'articolo 7, numero 5), del codice penale (per lo straniero che commette all'estero un reato per il quale speciali disposizioni di legge o convenzioni internazionali stabiliscono l'applicabilità della legge penale italiana). Con il quarto comma si specifica quindi che il delitto di pirateria è punito secondo la legge italiana quando sia commesso, fuori del mare territoriale (nel mare territoriale essendo pacifica la competenza giurisdizionale dello Stato secondo i principi generali), da un cittadino italiano ovvero da uno straniero in danno di una nave nazionale, di cittadini italiani o di beni di proprietà dello Stato o di soggetti nazionali. Ciò trova fondamento da un lato nell'obbligo internazionale di perseguire il crimine di pirateria ovunque commesso dal cittadino, dall'altro nell'esigenza di tutelare – mediante applicazione del principio di universalità – in ogni caso le persone, i beni e gli interessi dei cittadini contro una forma particolarmente grave di aggressione, ovunque perpetrata. Il quinto comma stabilisce la punibilità secondo la legge italiana quando il delitto sia commesso da uno straniero nell'alto mare o in un luogo che si trovi fuori della giurisdizione di qualunque Stato, qualora la nave impiegata per la pirateria o catturata a seguito di un atto di pirateria sia stata sequestrata da una nave italiana da guerra o in servizio di polizia. La procedibilità è condizionata alla richiesta del Ministro della giustizia, sentito il Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale, allo scopo di permettere la valutazione politica delle circostanze e l'eventuale consegna dei rei ad altro Stato che si impegni a punirli.

Conseguenti modificazioni di coordinamento sono apportate all'articolo 1136 del codice della navigazione (nave fornita abusivamente di armi che naviga senza essere munita delle carte di bordo) e al comma 9 dell'articolo 19 della legge 21 luglio 2016, n. 145, riguardante la punibilità dei predetti delitti accertati nelle aree in cui si svolge una missione internazionale (con riguardo, in particolare, alle missioni organizzate per la repressione della pirateria marittima in aree di crisi).

*Articolo 6. – (Modifica all'articolo 25 del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, in materia di sanzioni per mancato uso del sistema di identificazione automatica della nave). – Al fine di assicurare l'ottemperanza agli obblighi relativi all'utilizzazione dei sistemi di rilevazione automatica installati sulle navi, rafforzando la possibilità di*

controllo dei loro movimenti da parte dell'autorità marittima attraverso gli apparati di geolocalizzazione, si interviene sulle sanzioni comminate dall'articolo 25 del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, stabilendo che, in caso di violazione dell'obbligo di mantenerli in funzione, reiterata nei dodici mesi successivi alla prima violazione accertata, il comandante della nave sia punito con l'arresto da un mese a un anno (salva l'applicazione della prevista sanzione amministrativa a carico degli altri soggetti responsabili). Si dispone altresì che, per i comandanti delle navi nazionali, la violazione sia punibile anche se commessa fuori del mare territoriale; per il comandante di nave di bandiera straniera che faccia scalo in un porto nazionale, la violazione commessa prima dell'ingresso nel mare territoriale comporta la segnalazione all'autorità dello Stato di bandiera.

## PROPOSTA DI LEGGE

## ART. 1.

*(Modifica dell'articolo 1235 del codice della navigazione, concernente le funzioni di polizia giudiziaria).*

1. L'articolo 1235 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« ART. 1235. — *(Ufficiali e agenti di polizia giudiziaria).* — Agli effetti dell'articolo 55 del codice di procedura penale sono ufficiali di polizia giudiziaria, ai sensi dell'articolo 57, comma 3, del medesimo codice:

a) i comandanti e gli ufficiali del Corpo delle capitanerie di porto, i sottufficiali della Marina militare appartenenti alla categoria "nocchieri di porto", i dirigenti e i funzionari dell'ENAC ai quali l'Ente conferisce tale qualifica in relazione alle funzioni esercitate:

1) riguardo ai reati previsti dal presente codice;

2) riguardo ai delitti previsti dagli articoli 428, 429 e 432, limitatamente ai trasporti per acqua o per aria, del codice penale, nonché, ove commessi mediante la navigazione marittima, interna o aerea ovvero nell'esercizio della medesima o in occasione di essa, ai delitti previsti dagli articoli 452-*bis*, 452-*ter*, 452-*quater*, 452-*quinquies*, 452-*sexies* e 600, 601, 601-*bis* e 602 del codice penale, dagli articoli 73, comma 1, e 74 del testo unico delle leggi in materia di disciplina degli stupefacenti e sostanze psicotrope, prevenzione, cura e riabilitazione dei relativi stati di tossicodipendenza, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1990, n. 309, dall'articolo 12, commi da 1 a 4-*ter*, del testo unico delle disposizioni concernenti la disciplina dell'immigrazione e norme sulla condizione dello straniero, di cui al decreto legislativo 25 luglio 1998, n. 286, e dall'articolo 260 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152;

3) riguardo ai reati comuni commessi nel porto o nell'aeroporto, se in tali luoghi mancano uffici di pubblica sicurezza;

*b)* i comandanti delle navi o degli aeromobili, riguardo ai reati commessi a bordo in corso di navigazione nonché riguardo agli atti di polizia giudiziaria ordinati e alle delegazioni disposte dall'autorità giudiziaria;

*c)* i consoli, riguardo ai reati previsti dal presente codice commessi all'estero, oltre che negli altri casi contemplati dalla legge consolare;

*d)* i comandanti delle navi da guerra nazionali per gli atti che compiono su richiesta dell'autorità consolare o, in caso di urgenza, di propria iniziativa, nonché, in ogni caso, riguardo al delitto di cui all'articolo 1135 del presente codice e ai delitti indicati al numero 2) della lettera *a)* del presente comma, salvo che ciò sia incompatibile con l'adempimento delle operazioni militari alle quali è assegnata la nave da guerra. Essi possono delegare, anche in parte, l'esercizio delle funzioni di cui alla presente lettera a uno o più ufficiali provvisti della necessaria competenza tecnica. I comandanti stessi vigilano, sia in alto mare sia nelle acque territoriali di altro Stato, sulla polizia giudiziaria esercitata dai comandanti delle navi mercantili nazionali. Qualora ravvisino inadempimenti da parte di questi ultimi, possono impartire ad essi disposizioni a tale riguardo o compiere direttamente gli atti necessari, ferma restando l'eventuale responsabilità del comandante della nave mercantile nazionale per l'omissione.

Sono agenti di polizia giudiziaria, riguardo ai reati indicati alla lettera *a)* del primo comma, nonché riguardo ai reati comuni commessi nel porto, se in tale luogo mancano uffici di pubblica sicurezza, i sottocapi e comuni della Marina militare appartenenti alla categoria "nocchieri di porto".

Assumono le funzioni di agenti di polizia giudiziaria i sottocapi e comuni di altre categorie del Corpo equipaggi militari marittimi destinati presso le capitanerie di

porto e gli uffici marittimi minori, i sottocapi e comuni della Marina militare e i graduati e militari di truppa delle altre Forze armate imbarcati sulle navi italiane da guerra o in servizio di polizia, i funzionari e gli agenti dell'amministrazione della navigazione interna, i funzionari e gli agenti degli aeroporti statali e privati, in seguito alla richiesta di cooperazione da parte degli ufficiali di polizia giudiziaria.

Sono altresì agenti di polizia giudiziaria gli agenti degli uffici di porto ovvero di aeroporto statale o privato in servizio di ronda ».

#### ART. 2.

*(Modifiche al codice della navigazione concernenti i poteri di polizia esercitati dalle navi da guerra e in servizio di polizia).*

1. All'articolo 200 del codice della navigazione sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al secondo comma, dopo le parole: « a visita delle medesime » sono inserite le seguenti: « , compresa, ove necessario, l'esecuzione di perquisizioni personali e locali, »;

b) è aggiunto, in fine, il seguente comma:

« Le navi da guerra italiane possono altresì esercitare, nel mare territoriale, nella zona contigua e anche in alto mare, poteri di polizia sulle navi mercantili non nazionali alle condizioni e nei limiti previsti dall'ordinamento internazionale ».

2. All'articolo 201 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al primo comma è premesso il seguente:

« Le navi da guerra nazionali possono esercitare, in alto mare, l'inchiesta di bandiera e il diritto di visita, nei casi e alle condizioni previsti dall'ordinamento internazionale »;

b) la rubrica è sostituita dalla seguente: « Inchiesta di bandiera e visita ».

3. Nel capo III del titolo VI del libro I della parte I del codice della navigazione, dopo l'articolo 202 sono aggiunti i seguenti:

« ART. 202-bis. – (*Esercizio dei poteri di polizia*). – La nave italiana da guerra che incontri, nel mare territoriale, nella zona contigua o anche in alto mare, una nave che vi sia fondato motivo di ritenere impiegata o coinvolta in attività illecita per la quale la legge o l'ordinamento internazionale consentono agli organi dello Stato l'esercizio dei poteri di polizia, può, alle condizioni e nei limiti ivi stabiliti, fermarla, sottoporla a ispezione, compresa, ove necessario, l'esecuzione di perquisizioni personali e locali, e, se sono rinvenuti elementi che confermino il coinvolgimento della nave nell'attività illecita, sequestrarla e condurla in un porto dello Stato o nel porto estero indicato dalla competente autorità nazionale, previa intesa con l'autorità politica dello Stato interessato.

Il comandante della nave da guerra assume le funzioni previste dall'articolo 1235.

Nei casi di cui al primo comma, le navi italiane da guerra sono autorizzate a esercitare il diritto di inseguimento alle condizioni e nei limiti previsti dall'ordinamento internazionale.

Le navi italiane in servizio di polizia esercitano i poteri previsti dal presente articolo per l'adempimento dei rispettivi compiti d'istituto nel mare territoriale e nella zona contigua, salvo il caso di inseguimento secondo quanto disposto dal terzo comma, nonché in alto mare nell'ambito delle operazioni alle quali partecipano per disposizione della competente autorità.

Le disposizioni del presente articolo si applicano, in quanto compatibili, anche agli aeromobili italiani militari o in servizio di polizia.

ART. 202-ter. – (*Nave da guerra e nave in servizio di polizia*). – Ai fini del presente codice:

a) per “nave da guerra” si intende la nave militare avente i requisiti previsti dal comma 2 dell'articolo 239 del codice dell'ordinamento militare, di cui al decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66;

b) per “nave o aeromobile in servizio di polizia” si intende la nave, diversa dalla nave da guerra, comandata ed equipaggiata da personale di una forza armata o di una forza di polizia dello Stato a ordinamento militare o civile e recante i segni distintivi della medesima.

La nave o l'aeromobile in servizio di polizia si considera nave o aeromobile in servizio di Stato agli effetti del diritto internazionale e delle convenzioni delle quali l'Italia è parte ».

4. L'articolo 1099 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« ART. 1099. — (*Rifiuto di obbedienza a nave da guerra o in servizio di polizia*). — Il comandante della nave nazionale che, nei casi previsti negli articoli 200, secondo comma, e 202-bis, primo comma, non obbedisce all'ordine di una nave da guerra nazionale è punito con la reclusione fino a due anni.

La pena prevista dal primo comma si applica, nei casi previsti dall'articolo 202-bis, quarto comma, quando l'ordine sia stato impartito da una nave nazionale in servizio di polizia ».

5. All'articolo 1100 del codice della navigazione sono apportate le seguenti modificazioni:

a) è aggiunto, in fine, il seguente comma:

« Le pene previste dai commi primo e secondo si applicano anche per gli atti di resistenza o di violenza commessi contro una nave nazionale in servizio di polizia »;

b) alla rubrica sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « o in servizio di polizia ».

### ART. 3.

(*Disposizioni di coordinamento riguardanti specifiche attività di controllo e di polizia nel mare*).

1. Dopo l'articolo 9 della legge 2 ottobre 1967, n. 895, è aggiunto il seguente:

« ART. 9-bis. — 1. Fermi restando i poteri, le funzioni e le competenze attribuiti agli

organi e ai corpi dello Stato competenti in materia di vigilanza doganale, la nave italiana da guerra o in servizio di polizia che incontri, nel mare territoriale o in alto mare, una nave nazionale, che vi sia fondato motivo di ritenere impiegata o coinvolta in attività destinata a introdurre nello Stato le armi e gli altri materiali indicati nell'articolo 1 della presente legge, può esercitare i poteri previsti dall'articolo 202-bis del codice della navigazione.

2. I poteri indicati nel comma 1 possono esplicarsi su navi non nazionali nelle acque territoriali e, al di fuori di queste, nei limiti previsti dalle norme dell'ordinamento internazionale.

3. Le disposizioni dei commi 1 e 2 si applicano, in quanto compatibili, anche agli aeromobili ».

2. All'articolo 99, comma 1, del testo unico delle leggi in materia di disciplina degli stupefacenti e sostanze psicotrope, prevenzione, cura e riabilitazione dei relativi stati di tossicodipendenza, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1990, n. 309, le parole: « può fermarla, sottoporla a visita ed a perquisizione del carico, catturarla e condurla in un porto dello Stato o nel porto estero più vicino, in cui risiede una autorità consolare » sono sostituite dalle seguenti: « può esercitare i poteri previsti dall'articolo 202-bis del codice della navigazione ».

3. All'articolo 12, comma 9-bis, del testo unico delle disposizioni concernenti la disciplina dell'immigrazione e norme sulla condizione dello straniero, di cui al decreto legislativo 25 luglio 1998, n. 286, le parole: « può fermarla, sottoporla ad ispezione e, se vengono rinvenuti elementi che confermino il coinvolgimento della nave in un traffico di migranti, sequestrarla conducendo la stessa in un porto dello Stato » sono sostituite dalle seguenti: « può esercitare i poteri previsti dall'articolo 202-bis del codice della navigazione ».

## ART. 4.

*(Introduzione dell'articolo 2-bis del codice della navigazione, concernente la zona contigua).*

1. Dopo l'articolo 2 del codice della navigazione è inserito il seguente:

« ART. 2-bis. — (*Zona contigua*). — Le autorità di polizia dello Stato, nell'alto mare fino a ventiquattro miglia marine dalla linea di base dalla quale si misura la larghezza del mare territoriale, esercitano il controllo necessario a:

a) prevenire le violazioni delle disposizioni in materia doganale, fiscale, sanitaria e di immigrazione applicabili nel territorio nazionale, compreso il mare territoriale;

b) punire le violazioni delle disposizioni di cui alla lettera a) commesse nel territorio nazionale, compreso il mare territoriale.

Restano salvi i diritti dello Stato sulla zona economica esclusiva, come determinata dall'ordinamento internazionale ».

2. Resta fermo quanto disposto dall'articolo 94 del codice dei beni culturali e del paesaggio, di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, in materia di ricerche e rinvenimenti fortuiti di oggetti archeologici e storici nella zona contigua al mare territoriale, e dalla legge 8 febbraio 2006, n. 61, in materia di istituzione di zone oltre il limite esterno del mare territoriale nelle quali l'Italia esercita la propria giurisdizione in materia di protezione e preservazione dell'ambiente marino, compreso il patrimonio archeologico e storico.

## ART. 5.

*(Modifica dell'articolo 1135 del codice della navigazione, concernente il delitto di pirateria).*

1. L'articolo 1135 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« ART. 1135. — (*Pirateria*). — Il comandante o l'ufficiale di una nave o di un

aeromobile nazionale o straniero, che, per fini privati, cattura una nave o un aeromobile nazionale o straniero o commette atti di violenza o depredazione in danno di essi o dei beni in essi trasportati ovvero commette atti di violenza, sequestro o rapina in danno di persona su di essi imbarcata, è punito con la reclusione da dieci a venti anni.

La pena prevista dal primo comma si applica anche al proprietario o all'armatore qualora abbia partecipato volontariamente all'attività o all'esercizio della nave o dell'aeromobile nella consapevolezza dell'impiego di essi per il compimento di atti di pirateria.

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.

Il delitto di cui al presente articolo è punito secondo la legge italiana quando sia commesso, fuori del mare territoriale, da un cittadino italiano ovvero da uno straniero in danno di una nave nazionale, di cittadini italiani o di beni di proprietà dello Stato o di soggetti nazionali.

Il delitto di cui al presente articolo è altresì punito secondo la legge italiana quando sia commesso da uno straniero nell'alto mare o in un luogo che si trovi fuori della giurisdizione di qualunque Stato, qualora la nave impiegata per la pirateria o catturata a seguito di un atto di pirateria sia stata sequestrata da una nave italiana da guerra o in servizio di polizia. Si procede su richiesta del Ministro della giustizia, sentito il Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale ».

2. Il secondo comma dell'articolo 1136 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« Si applicano i commi secondo e terzo dell'articolo 1135 ».

3. Al comma 9 dell'articolo 19 della legge 21 luglio 2016, n. 145, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il primo periodo è sostituito dai seguenti: « Il reato previsto dall'articolo 1135

del codice della navigazione e quelli ad esso connessi ai sensi dell'articolo 12 del codice di procedura penale, se commessi in danno dello Stato o di cittadini, navi o beni italiani in alto mare o nel mare territoriale di altro Stato e accertati nelle aree in cui si svolge una missione internazionale, sono puniti ai sensi del quarto comma del medesimo articolo 1135. Il reato previsto dall'articolo 1136 del codice della navigazione e quelli ad esso connessi ai sensi dell'articolo 12 del codice di procedura penale, se commessi in alto mare o in acque territoriali altrui e accertati nelle aree in cui si svolge una missione internazionale, sono puniti ai sensi dell'articolo 7 del codice penale »;

b) all'ultimo periodo, le parole: « al primo periodo » sono sostituite dalle seguenti: « ai periodi primo e secondo » e dopo le parole: « per l'esercizio della giurisdizione si applicano » sono inserite le seguenti: « il quinto comma del citato articolo 1135 del codice della navigazione e ».

#### ART. 6.

*(Modifica all'articolo 25 del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, in materia di sanzioni per mancato uso del sistema di identificazione automatica della nave).*

1. Il comma 2 dell'articolo 25 del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, è sostituito dai seguenti:

« 2. Il comandante della nave, il proprietario, il rappresentante legale della compagnia o l'armatore che viola alcuno degli obblighi previsti dall'articolo 6 è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria da euro milletrentatre a euro seimilacentonovantasette, aumentata, nei confronti dell'armatore, dell'importo di 2,58 euro per ogni tonnellata di stazza lorda della nave. In caso di violazione dell'obbligo previsto dall'articolo 6, comma 2, reiterata nei dodici mesi successivi alla prima violazione accertata, il comandante della nave è punito con l'arresto da un mese a un anno.

*2-bis.* La violazione dell'obbligo previsto dall'articolo 6, comma 2, commessa fuori del mare territoriale comporta:

*a)* a carico del comandante di nave nazionale, l'applicazione delle sanzioni indicate al comma 2;

*b)* a carico del comandante di nave di bandiera straniera che faccia scalo in un porto nazionale, la segnalazione all'autorità dello Stato di bandiera ».



\*17PDL0053830\*