

In tema di giurisdizione penale per fatti commessi in acque internazionali

di

Benedetto Conforti*

SOMMARIO: **1.** Premessa. **2.** I precedenti: il caso del *Franconia*. **3.** *Segue*: il caso del *Costa Rica Packet*. **4.** *Segue*: il caso del *Lotus*. **5.** Le norme pertinenti della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (UNCLOS). **6.** Conclusioni. **7.** Applicazione delle conclusioni al caso dei militari italiani detenuti in India.

1. Queste note, dedicate agli Studi in onore dell'illustre Collega e caro amico Giuseppe Tesauro, prendono spunto dalle note vicende, non ancora concluse nel momento in cui si scrive, riguardanti due sottufficiali della Marina Militare Italiana accusati di aver provocato la morte di due pescatori indiani, che erano a bordo di un'imbarcazione indiana. Secondo le prime indagini condotte in India, essi avrebbero sparato ai due pescatori da una nave mercantile italiana alla quale fornivano assistenza nel quadro della lotta contro la pirateria. Sembra accertato che il fatto fosse avvenuto a circa 20,5 miglia dalla costa indiana e quindi oltre i limiti del mare territoriale. Divergenti opinioni sono state espresse, sia dalla dottrina sia dalle autorità dei due Paesi coinvolti, circa la liceità, dal punto di vista del diritto internazionale, dell'esercizio della giurisdizione penale da parte dell'India, essendo il fatto avvenuto in acque internazionali.

Nelle pagine che seguono prenderemo anzitutto in esame tre casi che, pur essendosi verificati in epoche non vicine a noi, e pur essendo in parte superati dalle norme della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare del 1982 (UNCLOS), sono assai significativi in materia di punizione di crimini commessi su, o a partire da, navi straniere in mare libero, ed ancora per certi versi utilizzabili. Ci occuperemo poi delle norme della UNCLOS, nonché di alcune manifestazioni della prassi più recente e, per finire, del caso dei militari italiani, anche alla luce della sentenza (interlocutoria) della Corte Suprema indiana del 18 gennaio 2013, che li riguarda. Com'è noto, quest'ultimo caso presenta anche aspetti diversi da quello che qui abbiamo evocato, il più importante dei quali attiene alla qualifica di organi dello Stato propria dei due militari e quindi della loro eventuale immunità funzionale dalla giurisdizione straniera. Di tali aspetti non ci occuperemo.

2. Cominciamo dal caso del *Franconia*¹ che è il più vecchio. Esso fu deciso in Inghilterra nel 1876 dalla Corte dei casi riservati alla Corona.

Il *Franconia* era un vapore tedesco che era entrato in collisione con una nave inglese, la *Strathclyde*, per colpa del suo comandante, cittadino tedesco. La collisione, avvenuta entro tre miglia dalla costa della Gran Bretagna, aveva provocato la morte di alcuni passeggeri sulla nave inglese. Data la collocazione del reato, la più gran parte della sentenza riguardò la questione se lo spazio di mare entro le tre miglia dalla costa fosse sottoposto o meno alla sovranità territoriale della

* Professore emerito di diritto internazionale

¹ *The Queen v. Keyn* (The *Franconia*) (1876), 2 L. R. Ex. D. 202.

Gran Bretagna. Era in effetti l'epoca in cui ancora si discuteva se il diritto internazionale conoscesse la figura del mare territoriale o non ammettesse soltanto l'esercizio di alcuni poteri funzionali da parte dello Stato costiero. E difatti nel caso in esame la Corte concluse per questa seconda tesi, sostenendo che il fatto fosse avvenuto in mare libero. Tale conclusione diede luogo a molte proteste nel Paese, le quali sfociarono nel *Territorial Waters Jurisdiction Act* del 1978 che introdusse la figura del mare territoriale come equiparato in linea di massima, al territorio di terraferma.

Ciò premesso, due giudici della minoranza (i Lords Lindlay e Grove) sostennero che, pur trattandosi di mare libero, la giurisdizione penale inglese potesse esercitarsi in quanto un elemento del reato, precisamente l'evento, si era verificato sullo *Strathclyde*, e quindi nel territorio (nel territorio "fluttuante") di Sua Maestà. La tesi è importante perché, come vedremo, è stata fatta propria dai giudici del terzo caso, che esamineremo più avanti. Ma la maggioranza, per bocca del giudice Lord Cockburn, fu di contrario avviso: "The question is – si legge nella sua opinione – not whether the death of the deceased, which no doubt took place in a British ship, was the act of the defendant [il comandante del *Franconia*] in such ship, but whether the defendant, at the time the act was done, was himself within British jurisdiction. But, in point of fact, the defendant was, at the time of the occurrence, not on board the British ship, the *Strathclyde*, but on a foreign ship, the *Franconia*".

3. La circostanza che l'autore del reato si trovasse comunque in mare libero, circostanza considerata come decisiva nel caso *Franconia*, lo fu pure nel successivo caso del *Costa Rica Packet*, deciso nel 1897 da un arbitro internazionale unico, il famoso giurista Fedor Fedorovic de Martens, designato dallo Zar Nicola II su richiesta del Regno Unito e dei Paesi Bassi².

Nel gennaio del 1888 il *Costa Rica Packet*, baleniera australiana, aveva incrociato in acque internazionali, tra 15 e 20 miglia dalla costa più vicina, una piroga indo-olandese senza equipaggio e per di più semi-allagata. Il comandante della baleniera, fatta visitare l'imbarcazione, aveva ordinato il trasferimento del carico, consistente in dieci casse di gin, tre casse di brandy e una tanica di cherosene, a bordo della sua nave. Ne era conseguita una ubriacatura collettiva che aveva indotto il comandante a far gettare in mare il resto del carico, dopo aver autorizzato l'equipaggio a trattenere una piccola quantità di alcolici, lasciando andare la piroga alla deriva. Lo stesso comandante aveva poi informato dell'accaduto le autorità di un porto delle Indie olandesi, dove la baleniera era approdata nel febbraio del 1888 e da cui era ripartita il mese successivo. Soltanto dopo più di due anni, sbarcato di nuovo in un porto delle Indie olandesi, egli venne accusato di furto ed arrestato. Ne seguirono le proteste del Governo inglese e, dopo un inutile tentativo di conciliazione, la decisione di Regno Unito e Paesi Bassi di deferire la controversia al giudizio dell'arbitro russo.

I punti chiave della sentenza sono due. Col primo il de Martens sostenne che "on the high seas even merchant vessels constitute detached portion of the territory of the state whose flag they bear, and consequently are only justiciable by their respective national authorities for acts committed on the high seas"; col secondo ribadì che "the appropriation of the cargo of the aforesaid

² *Costa Rica Packet* case (1897) (Great Britain v. the Netherlands), in J. B. MOORE (a cura di), *International Arbitrations*, Vol. 5, p. 4948 ss.

prauw by Mister Carpenter [il Comandante del *Costa Rica Packet*] having taken place on the high seas was only justiciable by English tribunals and in nowise by Dutch tribunals”.

Va notato che né nella difesa dei Paesi Bassi, difesa rivolta piuttosto a contestare l’entità del risarcimento dovuto dal Sig. Carpenter, né di conseguenza nella sentenza, si trova evocata e discussa la tesi della minoranza dei giudici del caso *Franconia*. La mente del de Martens non fu insomma sfiorata dal dubbio che così come il *Costa Rica Packet* era territorio fluttuante di una colonia inglese così pure la piroga – e quindi l’intero *locus commissi delicti* – fosse territorio fluttuante di una colonia olandese.

4. Ma il caso più interessante, trattato con un approfondito esame di tutti gli argomenti a favore di una tesi o di un’altra e molto noto anche per le sue affermazioni di principio, è il caso del *Lotus*, deciso dalla Corte Permanente di Giustizia Internazionale (CPJI) nel 1927³. Era l’epoca delle grandi decisioni della Corte i cui membri erano insigni Maestri di diritto internazionale.

Il *Lotus*, vapore battente bandiera francese, entrò in collisione con un vapore turco, il *Boz-Turk*, la notte del 2 agosto del 1926, provocandone l’affondamento e causando la morte di otto persone che non riuscirono a mettersi in salvo. Conseguentemente, essendo il *Lotus* approdato nel porto di Istanbul, l’ufficiale francese addetto alle manovre della nave venne arrestato e condannato dalla Corte penale di quella città per omicidio colposo. Con un compromesso del 12 ottobre 1926 Francia e Turchia decisero di chiedere alla CPJI di stabilire se la Turchia, esercitando la giurisdizione penale su un cittadino straniero per atti commessi in alto mare, “avesse agito in violazione dei principi del diritto internazionale – e se sì, di quali”. In realtà il diritto internazionale veniva in rilievo, nella specie, *per relationem*, in quanto richiamato dalla Convenzione di Losanna del 1923 che, nell’abolire il regime delle capitolazioni già gravante sull’Impero ottomano, aveva stabilito, all’art. 15, che l’esercizio della giurisdizione da parte della Turchia per le controversie riguardanti gli stranieri, giurisdizione subentrata a quella consolare, dovesse essere esercitata in conformità ai “principi del diritto internazionale”.

È interessante notare che la sentenza della Corte affronti preliminarmente una questione del tutto teorica sollevata dalle parti⁴. Si tratta di una questione che si ricollega alla disputa tra monisti e dualisti circa i rapporti tra diritto internazionale e diritto interno, disputa alimentata all’epoca dalle opere di Hans Kelsen. Nel nostro caso la difesa della Francia si rifaceva al monismo: la Turchia – essa sosteneva – deve dimostrare di potersi avvalere di un “titolo di competenza” attribuitogli dal diritto internazionale. Secondo la difesa turca, invece, chiaramente di marca dualista, lo Stato doveva sempre considerarsi libero di esercitare il proprio potere *salvi* i casi in cui il diritto internazionale gli imponesse degli obblighi. La Corte si pronuncia a favore dell’impostazione dualistica (nell’indicazione dei motivi si avverte la mano del giudice italiano Dionisio Anzilotti), ma poi saggiamente conclude: “...que l’on adopte l’un ou l’autre des deux systèmes exposés ci-dessus, on aboutit, dans le cas d’espèce, au même résultat: la nécessité de rechercher si, oui ou non, le droit international comporte un principe en vertu duquel il aurait été interdit à la Turquie d’exercer, dans les circonstances de ce cas, des poursuites pénales contre le lieutenant Demons

³ CPJI, *Recueil des arrêts*, Série A, n° 10.

⁴ CPJI, *Recueil des arrêts*, cit., pp. 18-21.

[l'ufficiale francese condannato]"⁵. Ci sia consentito osservare, a questo punto, che la scarsa rilevanza pratica della disputa tra monisti e dualisti è quanto abbiamo sempre sostenuto⁶!

Ciò premesso, volendo limitarci ai punti più significativi della sentenza, peraltro presa a strettissima maggioranza, va anzitutto messo in luce come la Corte muova da un'affermazione di carattere generale e cioè che la territorialità della legge penale, se comporta che nessuno Stato possa andare ad esercitare la propria potestà punitiva nel territorio di un altro Stato, non è un principio assoluto, come è dimostrato dal fatto che "toutes ou presque toutes les législations étendent leur action à des délits commis hors du territoire, et cela d'après des systèmes qui changent d'État à État"⁷. Detta affermazione fa da sfondo all'ampia riserva formulata dalla Corte circa la tesi sostenuta dalla Francia secondo cui la giurisdizione della Turchia non si sarebbe dovuta esercitare nella specie dato che essa si fondava esclusivamente sulla nazionalità delle vittime dell'omicidio. Comunque la Corte non ritiene di dover approfondire questo argomento: a suo giudizio, essendosi l'evento del reato verificato a bordo del *Boz-Turk*, e quindi in territorio turco, non si potrebbe sostenere che il diritto internazionale obblighi la Turchia a non esercitare la propria giurisdizione per fatti commessi nel suo territorio⁸. La conclusione a cui la Corte perviene sul punto ricalca insomma la tesi dei giudici della minoranza nel caso del *Franconia*.

La Francia aveva poi sostenuto che *tutti* i reati commessi in acque internazionali, ivi compresi gli omicidi colposi derivanti da collisioni, dovessero considerarsi come sottoposti alla giurisdizione esclusiva dello Stato della bandiera⁹ in virtù del principio della libertà dei mari. Si tratta dell'opinione che, come abbiamo visto, era stata espressa dalla maggioranza dei giudici nel caso del *Franconia* e dal giudice unico nel caso del *Costa Rica Packet*. Secondo la Corte le decisioni di questi due casi non sarebbero significative: la prima perché sarebbe controbilanciata da altre decisioni inglesi successive¹⁰; la seconda perché la piroga sulla quale il furto era avvenuto era alla deriva, senza bandiera e senza equipaggio. In ogni caso, sempre secondo la Corte, dal principio della libertà dei mari deriverebbe l'illiceità di qualsiasi intervento *autoritario* su navi altrui (ad es., per quanto riguarda le attività connesse all'esercizio della giurisdizione, il compimento di indagini di polizia, l'arresto di persone, la raccolta di testimonianze e simili) ma non anche l'illiceità dell'esercizio della giurisdizione *nel proprio territorio* su fatti avvenuti in acque internazionali.

5. Nonostante la decisione della CPJI nel caso del *Lotus*, vero e proprio *leading case* nella materia fino agli anni 80 del secolo scorso, l'art. 97 della UNCLOS stabilisce che "in the event of a collision or any other incident of navigation concerning a ship on the high seas, involving the penal or disciplinary responsibility of the master or any other person in the service of the ship, no penal or disciplinary proceedings may be instituted against such person except before the judicial or administrative authorities either of the flag State or of the State of which such person is a national". Come è evidente, la norma proibisce a qualsiasi Stato diverso da quello della bandiera, o da quello nazionale dell'autore dell'incidente, di esercitare la propria giurisdizione, e ciò anche se l'eventuale

⁵ *Ivi*, p. 21.

⁶ V., da ultimo, il nostro *Diritto internazionale*, IX ed., Napoli, 1913, p. 326.

⁷ CPJI, *Recueil des arrêts*, cit., p. 20.

⁸ *Ivi*, p. 22 s.

⁹ *Ibid.*, p. 24 ss.

¹⁰ *Ibid.*, p. 29 ss., dove la Corte cita R. Nillins, 1884, 53 L. J, 157 e R. v. Godfrey, L. R., 1923, I K. B. 24.

vittima dell'incidente abbia la sua nazionalità o una parte dell'incidente medesimo si sia verificata a bordo di una imbarcazione avente la sua nazionalità e il colpevole si trovi nel suo territorio. Non a caso l'origine di questa norma si deve ad una proposta fatta dalla Francia, soccombente nel caso del *Lotus*, alla Commissione di diritto internazionale (CDI) dell'ONU nel lontano 1956, e passata poi da qui nella Convenzione di Ginevra del 1958 sull'alto mare e infine nell'art. 97 dell'UNCLOS¹¹.

A parte il chiedersi se l'art. 97 corrisponda al diritto consuetudinario – cosa che a noi sembra dubbia, ma di scarsa importanza essendo cospicuo il numero degli Stati contraenti dell'UNCLOS¹² – è certo che la norma è limitata alle collisioni e agli altri incidenti di navigazione quali, per riprendere un esempio fatto dalla CDI, la rottura di cavi telegrafici o telefonici sottomarini, i danni comunque prodotti alle navi o alle installazioni di altri Stati e simili¹³. Negli altri casi, riteniamo resti ferma la regola secondo cui la nave è sì soggetta all'esclusivo potere di governo dello Stato della bandiera, ma ciò *solo nel senso dell'impossibilità per gli altri Stati di compiere atti di governo a bordo della nave medesima*. In tal senso va interpretato l'art. 92 dell'UNCLOS, secondo cui “the ships shall sail under the flag of one State...and...shall be subject to its exclusive jurisdiction...”. Se così non fosse, non si spiegherebbe l'introduzione nella Convenzione dell'art. 97, ossia di una norma *speciale* in materia di collisione e di incidenti di navigazione, comprendente essa soltanto il divieto assoluto di esercitare, *anche nel proprio territorio*, la giurisdizione penale sull'equipaggio di navi straniere¹⁴.

6. Quali conclusioni allora, limitatamente ai casi di esercizio della giurisdizione penale per fatti compiuti a bordo di, o a partire da, navi straniere, diversi dalle collisioni e dagli altri incidenti di navigazione, possono trarsi dall'esame fin qui condotto? Può in questi casi uno Stato col quale esiste un collegamento (nazionalità della vittima di un reato, evento in tutto o in parte verificatosi nel suo territorio o su una sua nave) esercitare, *nel suo territorio*, la giurisdizione penale?

Per rispondere, riteniamo che non si debba dare molto peso ai casi del *Franconia* e del *Costa Rica Packet*. Le sentenze su entrambi i casi intervennero in un'epoca in cui il principio della libertà dei mari era considerato uno dei principi fondamentali del diritto internazionale, ritenuto applicabile da molti, ed anche dai giudici del caso del *Franconia*, finanche lungo le coste oltre i limiti della bassa marea. Si capisce quindi perché ogni e qualsiasi evento occorso in mare si considerasse come sottratto ad interventi di qualsiasi tipo da parte di Stati diversi da quello della bandiera.

D'altro canto anche la decisione della CPJI nel caso del *Lotus*, fondata esclusivamente sulla circostanza che l'evento del reato fosse occorso sulla nave turca, giustificandosi così l'esercizio della giurisdizione da parte della Turchia, non ci lascia soddisfatti. È vero che la Corte arriva a questa decisione dopo aver dichiarato in linea generale che la territorialità della legge penale non sia

¹¹ I riferimenti sono in M.H. NORDQUIST e altri (eds.), *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982: A Commentary*, vol. III, Dordrecht, 1995, p. 167.

¹² Nel senso invece della corrispondenza al diritto consuetudinario v. I.A. SHEARER, *Problems of Jurisdiction and Law Enforcement against Delinquent Vessels*, in *International and Comparative Law Quarterly*, 1986, p. 338 ss.

¹³ Ancora M.H. NORDQUIST e altri, *op. cit.*, p. 168.

¹⁴ Per la tesi invece, secondo cui l'art. 92 conterrebbe “both enforcing and prescriptive jurisdiction” v. N. RONZITTI, *The Enrica Lexie Incident: law of the Sea and Immunity of State Officials Issues*, in *The Italian Yearbook of International Law*, vol. XXII (2012), p. 14-15.

un dogma e che nella specie non fosse necessario applicare altri criteri di collegamento con la giurisdizione turca, in particolare il criterio della nazionalità della vittima. Ma essa perde così l'occasione di dire ciò che, a nostro avviso, poteva esser detto e cioè che i casi in cui sono punibili reati commessi all'estero lo sono pure i reati commessi su una nave straniera

Ed è proprio questo il punto che a noi sembra decisivo. Si sa che il principio di diritto internazionale applicabile alla giurisdizione penale sullo straniero (giurisdizione sempre ammessa sul cittadino) è che essa è esercitabile sempre quando e solo quando, anche se si tratta di reati commessi in territorio straniero, presentino un qualche collegamento con lo Stato territoriale e/o i suoi sudditi¹⁵. Orbene non si vede perché questa regola non debba applicarsi anche quando il territorio straniero è quello...fluttuante. Del resto anche la prassi attuale, sebbene non abbondante, depone in questo senso¹⁶.

Per riepilogare: può darsi che il reato si svolga interamente su di una nave straniera. In questo caso non dovrebbero esserci dubbi sulla facoltà dello Stato diverso da quello della bandiera di esercitare la giurisdizione se la vittima è un proprio cittadino. Nel caso di un reato la cui azione è commessa a bordo di una nave straniera ma l'evento si verifica a bordo di un'altra nave e a danno di un cittadino dello Stato al quale tale nave appartiene, quest'ultimo ha due titoli per esercitare la giurisdizione: la nazionalità della vittima e l'evento occorso sulla nave che ha la sua nazionalità. Trattasi di giurisdizione concorrente con quella dello Stato della bandiera o dello Stato nazionale dell'autore del reato, concorrenza che si risolverà *di fatto* in favore dello Stato nel cui territorio l'autore del reato si trova, Stato che ovviamente sarà libero di consegnarlo ad uno degli altri Stati o avrà l'obbligo della consegna se vincolato da un trattato di estradizione.

7. Le considerazioni svolte nel paragrafo precedente ci permettono di indicare quella che a nostro avviso è la soluzione da dare, per quanto riguarda il solo aspetto di diritto marittimo della vicenda, al caso dei due militari italiani che, al momento in cui si scrive, sono detenuti in India in attesa di giudizio. Sotto questo aspetto la pretesa indiana di esercitare la giurisdizione penale non ci sembra infondata, sussistendo due collegamenti del presunto reato con la comunità indiana, vale a dire il

¹⁵ Cfr. ancora il nostro *Diritto internazionale*, cit., p. 241.

¹⁶ Si consideri al riguardo la prassi delle Corti statunitensi in materia di traffico di droga, prassi intesa a rivendicare la propria giurisdizione penale anche se i contrabbandieri sono stati catturati in alto mare su nave straniera, e ciò in virtù di un *protective principle*, applicabile quando la merce è destinata, o si presume destinata, al territorio degli Stati Uniti: cfr. ad es.: US Court. of Appeal, 11th Circuit, 1.11.1985, *US v. Gonzales*, in B.D. REAMS (ed.), *American International Law Cases*, 2nd Series, 1979-1986, vol. 5., Dobbs Ferry NY, 1987, p. 201 ss.; District Court, Northern District Of California, 9.2.1988, *Biermann v. US*, in *International Law Reports*, vol. 84, p. 201 ss.; Court of Appeal, 9th Circuit, 24.4.2008, *US v. Shi*, in *Oxford Reports on International Law in Domestic cases* (in rete), 1396 (US 2008). Talvolta il *protective principle* è applicato, sempre in materia di contrabbando, a navi straniere senza, o di dubbia, nazionalità, ma sempre sul presupposto che il principio, pur essendo previsto da leggi interne, corrisponda al diritto internazionale: cfr. ad es. District Court, Southern District of Florida, 11.6.1981, *US v. James Robinson and Others*, in *Oxford Reports*, cit., 935 (US 1981); Court of Appeal, 11th Circ., 9.7.1982, *US v. Marino-Garcia and Others*, *ivi*, 687 (US 1982); Court of Appeal, 1st Circuit, 29.5.2007, *US v. Bravo and Others*, *ibid.*, 1061 (US 2007); District Court of Eastern Virginia, 29.10.2010, *Hasan and Others v. US*, *ibid.*, 1586 (US 2010).

verificarsi dell'evento (l'uccisione dei due pescatori) sull'imbarcazione indiana¹⁷ e la nazionalità indiana delle vittime.

La sentenza della Corte indiana del 18 gennaio 2013¹⁸, dovuta alle opinioni concorrenti del *Chief Justice* Altamas Kabir e del giudice J. Chelameswar, arriva anch'essa a concludere per l'esistenza della giurisdizione penale, con una motivazione, sia detto con rispetto, assai prolissa e piena di considerazioni non pertinenti, come peraltro non sempre pertinenti erano stati gli argomenti svolti dalla difesa dei due italiani. Trattasi peraltro di una sentenza interlocutoria, in quanto essa istituisce un Tribunale speciale che dovrà occuparsi del caso con competenza a rivedere anche la parte sull'esistenza della giurisdizione indiana.

In sintesi, secondo il *Chief Justice* non sarebbe invocabile nella specie l'art. 97 dell'UNCLOS, essendo questo limitato alle collisioni e agli altri incidenti di navigazione; per il resto, ed in particolare per gli "atti criminali [commessi] in qualsiasi circostanza", ivi compresa l'azione dei due militari italiani, resterebbe valida la giurisprudenza *Lotus*¹⁹. Non si capisce se le parole "in qualsiasi circostanza" comprendano anche atti criminali, come omicidi, lesioni ecc., causati da incidenti di navigazione, opinione che riterremmo comunque in contrasto con la chiara lettera dell'art. 97. In effetti, la questione non andava risolta nel caso dei militari italiani la cui azione non era certo collegata ad un incidente di navigazione. Evocato il caso *Lotus*, ci si aspetterebbe che il *Chief Justice* ritenesse che, pur essendo la presunta azione criminosa avvenuta in acque internazionali, la giurisdizione indiana fosse giustificata sia dal verificarsi dell'evento (la morte dei due pescatori) sull'imbarcazione indiana, sia dalla nazionalità delle vittime. Ed invece la conclusione del magistrato è che, essendo detta azione avvenuta a 20,5 miglia dalla costa, le autorità indiane potrebbero intervenire trattandosi...della zona contigua²⁰. Come se si trattasse di "infrazioni delle leggi doganali, fiscali, di immigrazione e sanitarie" (art. 33 UNCLOS)!

Più convincente, sempre per quanto riguarda l'aspetto di diritto del mare, è l'argomentazione del giudice Chelameswar. A parte l'inutile esame di questioni come quelle relative al mare territoriale, alla zona contigua ed alla piattaforma continentale, questo giudice, dopo aver ricordato che le leggi penali degli Stati, anche quelle di derivazione inglese, prevedono vari criteri di collegamento per quanto riguarda l'esercizio della giurisdizione per fatti avvenuti fuori dal territorio (tra l'altro la nazionalità dell'autore o quello della vittima), sostiene chiaramente che la legislazione indiana possa essere applicata, in presenza di detti criteri di collegamento, anche a fatti avvenuti fuori dal territorio indiano²¹.

Come si è avvertito all'inizio, altri aspetti della vicenda non sono stati qui considerati. In particolare non è stata considerata l'importante questione dell'eventuale immunità funzionale degli

¹⁷ Secondo N. RONZITTI, *op. cit.*, p. 16, invece, l'imbarcazione indiana non potrebbe considerarsi come territorio indiano in quanto non registrata ai fini di poter battere la bandiera del suo Paese. Ci sembra che, la nazionalità dell'imbarcazione essendo indiana, l'equiparazione al territorio sia sostenibile. Ricordiamo anche che, nel caso del *Costa Rica Packet*, più sopra esaminato, il Regno Unito aveva invano sostenuto che la piroga delle Indie olandesi fosse da considerarsi come priva di nazionalità.

¹⁸ La sentenza è riportata in www.sidi-isil.org, sezione "Materiali", sottosezione "Documenti", voce "Il caso dei marò".

¹⁹ *Ivi*, par. 64-65 e 94-85 dell'opinione.

²⁰ *Ibid.*, par. 100 dell'opinione.

²¹ *Ibid.*, par. 18-20 e 29 dell'opinione.

autori del fatto, appartenendo questi alla marina militare italiana²² e quindi per la loro qualità di organi del nostro Stato. Ovviamente, per aversi la conclusione della vicenda dovrà attendersi la sentenza del Tribunale speciale. In base all'Accordo tra Italia ed India del 10.7.2012 (reso esecutivo da noi con L. n. 183 del 2012) sul trasferimento delle persone condannate, qualora la sentenza di detto Tribunale fosse di condanna i due militari potrebbero essere consegnati al nostro Governo per scontare la pena in Italia. Diciamo "potrebbero", poiché una delle condizioni della consegna è costituita dall'... "accordo tra i due Stati" (art. 4, lett. g). Dato che l'Accordo del 2012 è stato concluso proprio in relazione alla vicenda dei due militari, è assai probabile, e comunque auspicabile, che ciò avvenga.

²² ...alla "Royal Italian Navy", si legge nell'opinione del *Chief Justice*, par. 86!