

Normativa ed attività di contrasto

Pirateria marittima da Terzo Millennio

STEFANO D'AURIA

La pirateria marittima¹ costituisce, da svariati secoli, una grave minaccia alla libertà di navigazione ed alla sicurezza di rotte e traffici commerciali. Come l'omicidio è una delle manifestazioni umane maggiormente arcaiche della quale si conservino tracce; esempi di attività piratesca si hanno già nell'epoca classica tra i Greci, i Romani e gli Etruschi.

Attualmente, la pirateria è tutt'altro che un ricordo legato al passato. In un mondo nel quale circa il 95% dei traffici commerciali avviene via mare, mercantili, pescherecci, petroliere, yacht e tutte quelle imbarcazioni che hanno la ventura di intraprendere le rotte sbagliate rappresentano un potenziale bersaglio per i pirati del XXI secolo.

Le merci presenti sui navigli sequestrati – oppure i loro equipaggi – rappresentano una preziosa merce di scambio: i pirati possono chiedere profumati riscatti agli armatori, nel caso di un mercantile o di un peschereccio; oppure pretendere denaro dai parenti degli ospiti presenti su uno yacht. Ma i pirati possono anche decidere di liberare gli ostaggi e tenersi le merci depredate per rivenderle sul mercato illegale, oppure possono impiegare le navi assaltate per le loro attività illegali. La pirateria è, comunque, un crimine finalizzato al saccheggio, attuato per ragioni di profitto esclusivamente private, c.d. *animus furandi*, e va distinta sia dagli atti di ostilità in mare compiuti ad opera degli insorti – i quali esercitano violenza solo ai danni delle navi battenti bandiera dello Stato contro cui combattono, in quanto non ne riconoscono il governo costituito – sia dal terrorismo marittimo mosso da intenti politici destabilizzanti².

La pirateria dei tempi attuali ha preso vigore tra gli anni Settanta e Ottanta del XX secolo. Risalgono a quel tempo le prime segnalazioni di assalti

¹ La pirateria marittima è l'attività illegale di quei marinai – denominati pirati – che, abbandonando per scelta o per costrizione la precedente vita sui mercantili, abbordano, depredano o affondano le altre navi in alto mare, nei porti, sui fiumi e nelle insenature. Il sostantivo deriva dal latino 'pirata, piratae', maschile della prima declinazione che, a sua volta, deriva dal greco 'πειρατής' (pronuncia: peirates) dal verbo 'πειράομαι' (pronuncia: peiráomai) che significa 'fare un tentativo, provare un assalto'.

² Centro Regionale di Informazioni delle Nazioni Unite, 'Misure di contrasto alla pirateria marittima: missioni internazionali o servizi privati armati a bordo', in www.unric.org, 2011, pag. 2.

soprattutto in Asia e in Africa occidentale e, da allora in poi, il fenomeno è andato crescendo in modo impetuoso. Nel 1984 gli incidenti registrati furono circa una trentina, nel 1991 si erano avvicinati a quota 100. Nel 1997 hanno toccato i 250 e, dopo una lieve flessione, nel 2001 le organizzazioni internazionali hanno parlato di un 'drammatico incremento' che è sfociato in una escalation senza più considerevoli battute d'arresto. Nel 2007 gli assalti hanno toccato quota 300 e, secondo le recenti stime effettuate dall'Osservatorio sulla pirateria istituito presso l'International Maritime Bureau (IMB), nel 2010 sono stati registrati 445 attacchi che hanno causato la cattura di 53 navigli e il sequestro di 1.181 operatori marittimi – con un incremento del 12,5% sul 2009 e più del 60% rispetto al 2008. Per quanto attiene il 2011, solo nel primo semestre sono stati annoverati circa 250 assalti nel mondo, con 439 persone prese in ostaggio dai pirati somali³.

L'aumento del rischio connesso all'attività dei pirati e la conseguente situazione di insicurezza diffusa per i traffici marittimi – in relazione ai quali la comunità mondiale ha subito una perdita economica totale stimata tra i 13 e i 16 miliardi di dollari – ha condotto, inevitabilmente, ad un notevole rialzo dei costi di trasporto delle merci, scaturito principalmente dal rincaro dei premi assicurativi, quadruplicati nel biennio 2010-2011, e dalle indennità dei marittimi operanti nei mari con alto rischio di pirateria⁴.

Le acque maggiormente battute dai pirati del Terzo Millennio sono quelle che circondano il c.d. Corno d'Africa⁵; il problema interessa maggiormente la Somalia ma anche il Kenya, Gibuti e l'Eritrea. Dalla conclusione della 'Guerra Fredda' la minaccia piratesca, nelle acque prospicienti il Corno d'Africa, è andata sempre crescendo, con un grande incremento di episodi a partire dal 2005, fino ad investire un'area d'azione che oggi si estende ad Est fino a 500 miglia e a Sud fino a 1.500 miglia dalla Somalia penetrando, addirittura, nel cuore dell'Oceano indiano, nei pressi dello stretto di Hormuz e delle coste meridionali dell'India.

Attraverso il Canale di Suez – dove operano i pirati somali – passano ogni anno tra 22.000 e 25.000 imbarcazioni, circa il 75% del flusso totale dei mercantili portacontainer, e 3,3 milioni di barili di petrolio greggio al giorno, equivalenti al 30% del fabbisogno energetico mondiale. Circa il 60% del commercio estero italiano viaggia sul mare; oltre 2.000 navi controllate da

³ Senato della Repubblica (XVI legislatura), 'Risoluzione della IV commissione permanente' approvata nella seduta pomeridiana del 22 giugno 2011, pag. 3. Secondo la Camera di Commercio Internazionale, da gennaio ad ottobre 2011, sono stati registrati 369 attacchi di pirateria, 208 dei quali imputabili a banditi somali (sul punto si consulti Lavallo C., *La pirateria marittima si combatte a colpi di tecnologia*, www.la stampa.it, 4 gennaio 2012).

⁴ Anche in Italia è stata riconosciuta una speciale indennità di guerra ai marittimi operanti in acque ad alto rischio pirateria.

⁵ È questa la c.d. area ad alto rischio – o High Risk Area (HRA) – delineata dal Ministero della Difesa. È delimitata a Nord dal Canale di Suez e ricompresa tra 78° di longitudine Est e 10° di latitudine Sud.

interessi italiani – 900 delle quali battenti bandiera tricolore – viaggiano ogni anno in acque con alto rischio di attacchi pirateschi⁶.

Inquadramento giuridico della pirateria

La pirateria marittima costituisce tradizionalmente un *crimen iuris gentium*⁷ – di fonte consuetudinaria – disciplinato dalla Convenzione di Ginevra sull'alto mare⁸ (1958) e dalla Convenzione sul diritto del mare di Montego Bay (1982)⁹, le cui disposizioni di riferimento, in ragione della loro natura dichiarativa di diritto internazionale consuetudinario, sono considerate vincolanti anche per i Paesi che non hanno provveduto alle ratifiche¹⁰.

L'art. 100 della Convenzione sul diritto del mare impone un dovere di collaborazione – più precisamente di «massima collaborazione» – tra gli Stati per reprimere la pirateria in alto mare¹¹; la disposizione è abbastanza generica e, per poter essere efficace, ha bisogno di essere sostanziata con la conclusione di accordi internazionali tra gli Stati che intendono partecipare a iniziative contro la pirateria.

Secondo l'art. 15 della Convenzione di Ginevra sull'alto mare¹² e l'art. 101 della Convenzione di Montego Bay¹³, gli atti di pirateria consistono nel-

⁶ Senato della Repubblica (XVI legislatura), 'Risoluzione della IV commissione permanente' approvata nella seduta pomeridiana del 22 giugno 2011, pagg. 2-3.

⁷ Crimine internazionale a giurisdizione universale – al pari dei crimini contro l'umanità, dei crimini di guerra, ecc..

⁸ Resa esecutiva in Italia con Legge 8 dicembre 1961 n. 1658.

⁹ La Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare è conosciuta anche come Convenzione di Montego Bay del 10 dicembre 1982. È stata resa esecutiva in Italia con Legge 2 dicembre 1994 n. 689.

¹⁰ Esse vincolano anche gli Stati che non sono stati parte della Convenzione di Montego Bay.

¹¹ Art. 100 UNCLOS (Obbligo di collaborazione alla repressione della pirateria): «Tutti gli Stati esercitano la massima collaborazione per reprimere la pirateria nell'alto mare o in qualunque altra area che si trovi fuori della giurisdizione di qualunque Stato».

¹² Art. 15 della Convenzione di Ginevra sull'alto mare: «Sono considerati pirateria gli atti seguenti: 1. Ogni atto di violenza illegittimo di detenzione e ogni predeonera commessi dall'equipaggio o dai passeggeri d'una nave o d'un aeromobile privati, a scopo personale, e a danno: a. in alto mare, di un'altra nave, altro aeromobile, o di persone o beni a bordo di questi; b. in luoghi non sottoposti alla giurisdizione di uno Stato, d'una nave, o di un aeromobile, o di persone o beni. 2. La partecipazione volontaria all'impiego d'una nave o d'un aeromobile, svolta con piena conoscenza dei fatti che conferiscono a detta nave o detto aeromobile l'attributo di pirata. 3. L'istigazione a commettere gli atti definiti ai numeri 1 e 2 come anche la facilitazione intenzionale degli stessi».

¹³ Art. 101 UNCLOS (Definizione di pirateria): «Si intende per pirateria uno qualsiasi degli atti seguenti: a) ogni atto illecito di violenza o di sequestro, od ogni atto di rapina, commesso a fini privati dall'equipaggio o dai passeggeri di una nave o di un aeromobile privati e rivolti: i) nell'alto mare, contro un'altra nave o aeromobile o contro persone o beni da essi trasportati; ii) contro una nave o un aeromobile, oppure contro persone e beni, in un luogo che si trovi fuori della giurisdizione di qualunque Stato; b) ogni atto di partecipazione volontaria alle attività di una nave o di un aeromobile, commesso nella consapevolezza di fatti tali da rendere i suddetti mezzi nave o aeromobile pirata; c) ogni azione che sia di incitamento o di facilitazione intenzionale a commettere gli atti descritti alle lettere a) e b)».

la violenza, nel sequestro o nella depredazione compiuti in alto mare, per fini privati, dall'equipaggio o dai passeggeri di una nave o un aeromobile in danno di altra nave o altro aeromobile o persone o beni ivi imbarcati – c.d. 'requisito delle due navi' – nonché nelle condotte di partecipazione volontaria alle operazioni di una nave o un aeromobile pirata, con la consapevolezza dei fatti che li rendono tali, e con le condotte di istigazione o facilitazione intenzionale al compimento dei suddetti atti.

Ogni nave militare o in servizio di Stato, chiaramente riconoscibile per tale e debitamente autorizzata, qualunque sia la sua bandiera, può catturare la nave pirata, arrestare quanti si trovano a bordo, requisire i beni ed esercitare la propria giurisdizione penale, salvi i diritti di eventuali terzi in buona fede ed il risarcimento dovuto allo Stato di bandiera per perdite o danni derivanti da sequestri infondati¹⁴.

La pirateria, per essere tale, deve essere commessa in alto mare implicando, peraltro, la partecipazione di due navi; l'ammutinamento, quindi, non rientra nella pirateria. Non costituisce pirateria – come disposto dall'art. 102 della Convenzione di Montego Bay¹⁵ – neanche un atto di violenza commesso da una nave militare contro una nave privata, eccetto il caso in cui l'equipaggio della nave da guerra si sia ammutinato e si impadronisca della nave per commettere atti di prateria. Per 'nave pirata' si intende quella nave sotto controllo di persone che intendono servirsene per fini di pirateria¹⁶.

Il richiamo all'esercizio della giurisdizione da parte dello Stato di bandiera della nave che effettua la cattura, così come il riferimento alla determinazione della pena sulla base delle norme interne, indicano che – pur sussistendo per gli Stati un obbligo generale di repressione della pirateria – la punibilità effettiva delle fattispecie *de quibus* è possibile esclusivamente nel caso in cui, per il principio di legalità, l'ordinamento dello Stato che ha proceduto nella cattura possieda norme repressive specifiche, non essendo possibile riconoscere direttamente carattere criminalizzante alle norme internazionali indicate¹⁷. Con riferimento all'ordinamento italiano, dunque, si provvederà all'applicazione degli artt. 1135 e 1136 del Codice della Navigazione¹⁸ in ra-

¹⁴ Artt. 105, 106, 107 UNCLOS.

¹⁵ Art. 102 UNCLOS (Atti di pirateria commessi da una nave da guerra o da una nave o da un aeromobile di Stato i cui equipaggi si siano ammutinati): «Gli atti di pirateria di cui all'articolo 101, commessi da una nave da guerra, oppure da una nave o da un aeromobile di Stato, il cui equipaggio si sia ammutinato e abbia preso il controllo della nave o dell'aeromobile, sono assimilati agli atti commessi da navi o aeromobili privati».

¹⁶ Art. 103 UNCLOS.

¹⁷ Pierini J.P., *L'aspetto giuridico nazionale (diritto marittimo e penale)*, in 'Pirati di ieri e di oggi', Riv. Mar., Suppl. 12/2009.

¹⁸ Art. 1135 C.n. (Pirateria): «Il comandante o l'ufficiale di nave nazionale o straniera, che commette atti di depredazione in danno di una nave nazionale o straniera o del carico, ovvero a scopo di depredazione commette violenza in danno di persona imbarcata su una nave nazionale o straniera, è punito con la reclusione da dieci a venti anni. 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».

gione dell'art. 7 Cod. Pen., che consente l'esercizio della giurisdizione nazionale nei casi in cui la legge italiana risulti applicabile per previsione delle convenzioni internazionali, secondo il principio di estensione della norma penale nello spazio.

La formulazione degli artt. 1135 e 1136 del Codice della Navigazione, però, potrebbe cagionare difficoltà interpretative; innanzitutto, fermo restando l'individuazione delle condotte punibili, la distinzione di ruoli tra comandante ed ufficiali da un lato ed altri componenti dell'equipaggio e soggetti estranei concorrenti dall'altro, per i quali si prevede una significativa diminuzione di pena, potrebbe essere difficoltosa salvo ritenere che – anche a bordo di un'imbarcazione pirata impegnata in un assalto – ci sia una gerarchia ferrea, chiara ed implicante un'esatta ripartizione dei compiti.

Un altro problema deriva dalla qualificazione del carattere di abusività della dotazione di armi eventualmente rinvenuta a bordo, in alto mare, della nave sospettata di pirateria – fattispecie delineata dall'art. 1136 C.n.. Si tratta di un'attribuzione per la quale ogni valutazione dovrebbe essere fatta sulla base della normativa dello Stato di bandiera che, ad esempio, nel caso della Somalia – e di altri Paesi che si trovano in condizioni simili – non contemplerebbe alcuna autorità incaricata del rilascio dei relativi permessi¹⁹.

Inoltre, solo in alto mare è possibile la cattura della nave pirata perché il compimento di attività repressive in acque territoriali – dove il crimine di pirateria assume la connotazione della 'rapina a mano armata' – per chiare ragioni di sovranità è attuabile solo con il consenso dello Stato costiero che, in taluni casi, non essendo all'altezza di affrontare il problema, potrebbe richiedere l'intervento di Stati terzi con conseguente attuazione di operazioni militari internazionali aventi l'ulteriore obiettivo di scoprire e smantellare eventuali basi logistiche dei pirati²⁰.

Le risoluzioni del Consiglio di Sicurezza e le missioni militari

Il Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite (CdS) ha emanato un elevato numero di risoluzioni sulla pirateria, da quando la c.d. crisi del Corno d'Africa si è acuita, le quali²¹ indicano le linee di policy e i settori internazionali volti a debellare il fenomeno criminale *de quo*. Si tratta di una notevole produzione – forse un po' troppo ampia e non sempre lineare – volta a

Art. 1136 C.n. (Nave sospetta di pirateria): «Il comandante o l'ufficiale di nave nazionale o straniera, fornita abusivamente di armi, che naviga senza essere munita delle carte di bordo, è punito con la reclusione da cinque a dieci anni. Si applica il secondo comma dell'articolo precedente».

¹⁹ Pierini J.P., *L'aspetto giuridico nazionale (diritto marittimo e penale)*, in 'Pirati di ieri e di oggi', Riv. Mar., Suppl. 12/2009.

²⁰ Centro Regionale di Informazioni delle Nazioni Unite, *Misure di contrasto alla pirateria marittima: missioni internazionali o servizi privati armati a bordo?*, in www.unric.org, 2011, pagg. 4-6.

²¹ La prima, la 1816, è del 2 giugno 2008. La 2011 del 2011, invece, è diretta alla pirateria del Golfo di Guinea.

porre un rimedio alla Convenzione dell'O.N.U. sul diritto del mare (UNCLOS) che non ha stabilito regole precise riguardo l'uso della forza in mare e l'esercizio della giurisdizione. I singoli Stati non hanno provveduto a creare una prassi in grado di integrare – a proposito della repressione della pirateria – le norme internazionali che già prevedono la possibilità per i navigli da guerra di tutti i Paesi, in alto mare, di fermare, abbordare e sequestrare i mercantili di qualsiasi bandiera coinvolti in atti di pirateria²².

Da qui, l'esigenza per il Consiglio di Sicurezza (CdS) – diretta a superare le resistenze degli Stati a muoversi autonomamente nel vigente quadro normativo – di dichiarare la pirateria del Corno d'Africa, sulla base del Capitolo VII della Convenzione sul diritto del mare di Montego Bay, una «minaccia alla pace ed alla sicurezza internazionale» da distruggere per ripristinare la libertà di navigazione nelle rotte marittime²³; in tale direzione, il C.d.S. ha provveduto *in primis* ad autorizzare l'uso della forza con «tutti i mezzi necessari», secondo i vigenti principi di diritto internazionale, da parte degli Stati intervenuti con le proprie unità aeronavali – l'autorizzazione è stata concessa anche, in via temporanea e derogatoria e previa approvazione del Transitional Federal Government (TFG)²⁴, per l'ingresso nelle acque territoriali somale²⁵.

Quasi tutte le risoluzioni, poi, hanno mostrato l'esigenza di rispettare i diritti sovrani della Somalia nella protezione dell'ambiente marino e nello sfruttamento delle risorse ittiche, in risposta al deposito di rifiuti tossici ed alla pesca illecita nei mari al largo delle coste somale²⁶.

L'intensa attività piratesca al largo del Corno d'Africa ha richiesto un massiccio intervento da parte delle organizzazioni internazionali e dei singoli Stati al fine di un ritorno al libero e tranquillo uso del mare. L'utilizzo della forza in mare in scenari non bellici – dopo la messa al bando nel 1856 della 'guerra di corsa'²⁷ – è divenuto, infatti, un'attività di esclusiva competenza degli Stati, in quanto espressione della loro sovranità, che esercitano con le navi da guerra.

Per effetto dell'appello lanciato dall'O.N.U. con la Risoluzione del C.d.S. n. 1816 del 2008, i Paesi interessati hanno provveduto a dislocare al largo del Corno d'Africa, un massiccio dispositivo navale attuando il principio di cooperazione nella repressione della pirateria ricercando forme di azione congiunta internazionale.

²² Istituto Affari Internazionali (IAI), *Osservatorio di politica internazionale – La pirateria: che fare per sconfiggerla?*, n. 44, aprile 2012, pagg. 3-4.

²³ *Ibidem*, pagg. 3-4.

²⁴ Governo di transizione somalo.

²⁵ Le risoluzioni del C.d.S. volte alla repressione penale della pirateria saranno esaminate nel successivo paragrafo.

²⁶ Istituto Affari Internazionali (IAI), *Osservatorio di politica internazionale – La pirateria: che fare per sconfiggerla?*, n. 44, aprile 2012, pagg. 3-4.

²⁷ Messa al bando disposta in via definitiva con la Dichiarazione di Parigi (1856).

Il primo passo in tale direzione è stato posto in essere dall'Unione Europea (U.E.) che – nel quadro della c.d. *Common Security and Defence Policy*²⁸ (CSDP) – ha lanciato con la Joint Action 2008/851/CFSP del 10 novembre 2008, la missione militare *Atalanta*. Il mandato di questa missione – con validità sino a dicembre 2012 – si articolava nei seguenti compiti:

- protezioni delle navi noleggiate dal PAM²⁹ per il trasporto di aiuti alimentari alle popolazioni somale e a quelle che danno sostegno logistico alla missione dell'Unione Africana in Somalia;
- deterrenza, prevenzione e repressione della pirateria;
- protezione, caso per caso, della navigazione al largo delle coste somale di imbarcazioni vulnerabili;
- monitoraggio delle attività di pesca nella stessa zona.

Successivamente, *Atalanta* ha assunto una connotazione ancora più energica con il controllo di imbarcazioni sospette in uscita dai porti somali e con il contrasto delle 'navi madre' che supportano i battelli pirata a centinaia di miglia dalle coste. Come l'U.E., anche la NATO si è impegnata nel combattere la pirateria; dapprima con l'operazione *Allied Protector* e, successivamente, con *Ocean Shield* che, in corso dal 17 agosto 2009³⁰, si basa su regole di ingaggio³¹ analoghe a quelle della missione *Atalanta* le quali conferiscono alle Forze navali la funzione di «impedire e neutralizzare la pirateria quanto più possibile»³². Molto simile al compito delle sopra citate missioni multinazionali – alle quali partecipano a turno unità della Marina militare italiana – è quello della Combined Maritime Force-Combined Task Force 151 che, al di fuori di una cooperazione strutturata nell'ambito di un'istituzione o di un'alleanza tra diversi Paesi, assume la forma di una 'coalizione di volenterosi'³³; la sua azione, più che al largo della Somalia, si svolge in prossimità del corridoio internazionale di transito istituito nel Golfo di Aden³⁴.

Tra le forze navali in campo contro la pirateria del Corno d'Africa, dal 2008, vanno incluse anche quelle dei Paesi intervenuti in forma unilaterale

²⁸ Politica di Sicurezza e Difesa Comune.

²⁹ Programma Alimentare Mondiale.

³⁰ Proprio nell'ambito di *Ocean Shield*, è stata condotta l'11 ottobre 2011 – da parte di unità navali U.S.A. e britanniche operanti sotto il comando del Contrammiraglio italiano Gualtiero Mattesi preposto alla Task Force 508 dello Standing NATO Maritime Group I – l'operazione che ha condotto all'arresto di 15 pirati implicati nell'assalto al naviglio mercantile italiano *Montecristo*.

³¹ Rules of Engagement (RUE).

³² Del tutto particolare è l'approccio alla cooperazione condotto dalla NATO con il Puntland che, pur riconoscendo il governo federale di transizione somalo (TFG) è, di fatto, indipendente al punto di svolgere azione di *capacity building* verso le istituzioni locali in occasione di soste delle proprie unità.

³³ Il comando della Combined Maritime Force-Combined Task Force 151 è stato assunto dagli U.S.A., dalla Corea del Sud e dalla Turchia.

³⁴ Istituto Affari Internazionali (IAI), *Osservatorio di politica internazionale – La pirateria: che fare per sconfiggerla?*, n. 44, aprile 2012, pagg. 1-2.

come: Cina, India, Iran, Malesia, Giappone, Corea del Sud, Arabia Saudita, Russia e Yemen. L'Italia è stata la prima nazione a dislocare una propria unità al largo delle coste somale nel 2005, con l'operazione *Mare Sicuro*³⁵.

La repressione penale

La repressione penale nei confronti dei pirati arrestati si è rivelata – soprattutto dall'inizio della crisi del Corno d'Africa – un problema di non facile soluzione.

L'art. 105 della Convenzione di Montego Bay³⁶ configura un'ipotesi di esercizio 'discrezionale' della giurisdizione; essa, infatti, non stabilisce né un obbligo di giudicare gli autori dei crimini di pirateria, né quale Stato sia obbligato a procedere. La scelta più adeguata sarebbe stata quella di attribuire allo Stato che ha catturato i pirati nel corso di un'azione d'interdizione l'obbligo di giudicarli eccetto il caso in cui un altro Stato – ad esempio, quello di bandiera del mercantile assalito o quello di appartenenza dei marittimi attaccati – ne chiedesse l'estradizione. In tal modo, si sarebbe data applicazione al principio dell'*aut dedere aut judicare*³⁷ in modo da non creare un vuoto giudiziario con conseguenti possibili aree di impunità.

Le risoluzioni del CdS non hanno fatto altro che ribadire la genericità della suddetta Convenzione. La prima risoluzione, la 1816 del 2008, ha fatto appello a tutti gli Stati ed, in particolare, agli «Stati di bandiera, dei porti rivieraschi, gli Stati della nazionalità delle vittime o dei perpetratori di atti di pirateria o rapina armata, e altri Stati con giurisdizione rilevante in base

³⁵ Nel luglio 2005, nelle vicinanze del Corno d'Africa, sono stati attaccati i navigli mercantili italiani 'Cielo di Milano' e 'Jolly Marrone'; su richiesta della Confederazione degli Armatori, il Ministro della Difesa ha disposto l'invio – nelle acque prospicienti le coste somale – della fregata 'Granatiere' al fine di proteggere gli interessi nazionali.

³⁶ Art. 105 UNCLOS (Sequestro di navi o aeromobili pirata): «Nell'alto mare o in qualunque altro luogo fuori della giurisdizione di qualunque Stato, ogni Stato può sequestrare una nave o aeromobile pirata o una nave o aeromobile catturati con atti di pirateria e tenuti sotto il controllo dei pirati; può arrestare le persone a bordo e requisirne i beni. Gli organi giurisdizionali dello Stato che ha disposto il sequestro hanno il potere di decidere la pena da infliggere nonché le misure da adottare nei confronti delle navi, aeromobili o beni, nel rispetto dei diritti dei terzi in buona fede».

³⁷ In diritto, la locuzione latina *aut dedere aut judicare* – in italiano 'o estradare o giudicare' – esprime un principio accolto in numerose convenzioni internazionali secondo cui lo Stato, nel cui territorio si sia rifugiato un soggetto reo di taluni gravi crimini, deve giudicare il soggetto stesso secondo le proprie leggi ovvero consentire all'estradizione richiesta da altri Stati. La locuzione è stata conosciuta per la prima volta dal giurista Ugo Grozio nel 1642 nella formula originaria *Aut dedere aut punire*; successivamente modificata in quella più corretta *aut dedere aut judicare*. Il principio espresso in tale formula latina non ha natura consuetudinaria; dunque, in assenza di un'apposita convenzione internazionale in tal senso, vige il principio consuetudinario opposto, secondo cui lo Stato può ma non è tenuto a sottoporre a giudizio, e eventualmente a punire, può ma non è tenuto a concedere l'estradizione. Il principio *de quo* è presente nel protocollo del 2005 sul terrorismo marittimo; protocollo aggiuntivo alla Convenzione di Roma (1988) che ha per oggetto il terrorismo e trasporto via mare di armi di distruzione di massa (atomiche, batteriologiche e chimiche).

al diritto internazionale e alla legislazione nazionale, di cooperare nel determinare la giurisdizione». Si tratta di una formula aperta che ha ancor più accentuato la discrezionalità degli Stati nel non esercitare giurisdizione e che ha condotto ad una soluzione – poi realizzata con accordi tra l’Unione Europea e il Kenya, le Seichelles e Mauritius – per il trasferimento extragiudiziale³⁸ dei pirati catturati dalle forze navali; l’Italia, peraltro, è l’unico Paese che, con la L. n. 100/2009, ha formalmente regolamentato l’applicazione di tali accordi, prevedendo una riserva di giurisdizione nazionale qualora ad essere offesi siano cittadini e beni italiani.

Il problema è accentuato dal fatto che, per tanti Paesi, la pirateria non costituisce un reato³⁹. L’attività dell’O.N.U. – tramite risoluzioni e nell’ambito del Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia (CGPCS)⁴⁰ – ha fatto sì che tutti i Paesi ponessero le premesse legislative per debellare la pirateria. La recente risoluzione n. 2020 del 2011 ha invitato gli Stati ad emanare norme punitive, non solo nei confronti degli autori degli atti di pirateria ma, anche, nei confronti dei loro mandanti e complici.

Dai dati del *Working Group 2* del CGPCS è emerso che, su circa 1.000 pirati catturati, solo 500 sono stati processati. Tra gli Stati che hanno proceduto giudiziariamente vi sono: gli U.S.A., i Paesi Bassi, la Germania, la Francia, il Kenya, le Seychelles, il Puntland (con 290 condanne) e il Somaliland⁴¹ (con 94 condanne). Attualmente, in Italia, è in corso un procedimento penale nei confronti di alcuni pirati somali che hanno dato assalto a una nave italiana⁴². L’alto numero delle condanne emesse negli Stati somali potrebbe apparire un dato positivo ma, in realtà, non vi è alcun riscontro oggettivo riguardo il modo con cui si sono svolti i procedimenti penali, né sulla reale applicazione delle relative sanzioni.

All’inizio la strada che si voleva intraprendere era quella dei tribunali internazionali ma, con la sopra citata risoluzione 2020, si è giunti ad ipotizzare forme di giurisdizione regionale – sul modello occidentale – con l’istituzione di Corti speciali somale in Puntland o in altre sedi federali, oppure di Tribunali somali delocalizzati presso altri Stati africani⁴³. I tempi per addivenire ad un buon funzionamento della giustizia somala, però, sono abbastanza lunghi; c’è bisogno di costruire le carceri e occorre il personale giudiziario, senza tener conto che le istituzioni somale dovranno emanare le norme penali da applicare.

³⁸ Quindi, al di fuori di qualsiasi procedura di estradizione.

³⁹ L’Italia prevede il reato di pirateria già con il Codice della Navigazione del 1942.

⁴⁰ Gruppo di Contatto sulla Pirateria al largo delle coste della Somalia, istituito con la risoluzione del CdS n. 1851.

⁴¹ Il Somaliland è la regione separatista nordoccidentale della Somalia.

⁴² Istituto Affari Internazionali (IAI), *Osservatorio di politica internazionale – La pirateria: che fare per sconfiggerla?*, n. 44, aprile 2012, pag. 6.

⁴³ Ad esempio come la Tanzania.

L'azione del CdS – nella repressione penale dei crimini di pirateria e nei problemi di coordinamento nell'esercizio della giurisdizione tra gli Stati – si è rivolta essenzialmente verso un coinvolgimento della Somalia e degli altri Stati dell'Africa Orientale. Ma questa scelta, probabilmente, ha fatto perdere tempo prezioso nella lotta all'impunità dei pirati; forse sarebbe stato più saggio responsabilizzare, sin dall'inizio, i due attori principali della repressione penale: gli Stati che catturano i pirati e quelli le cui imbarcazioni ed i cui cittadini sono stati attaccati⁴⁴.

La legge italiana per l'imbarco dei Security team

I dati ufficiali dei report mensili sugli atti di pirateria – relativi soprattutto agli anni 2010 e 2011⁴⁵ – hanno mostrato come l'imbarco di personale armato col compito di protezione da eventuali attacchi dei pirati si sia rivelato globalmente positivo. L'effetto deterrente che ne conseguirebbe è di notevole entità e, per di più, i Security team fornirebbero un notevole apporto in fatto di sicurezza tenuto conto che è impossibile un controllo capillare e completo – da parte delle forze militari partecipanti alle missioni internazionali – delle aree soggette a possibili attacchi dei pirati in ragione della loro grande estensione.

Varie compagnie private militari di sicurezza offrono i loro servizi di protezione dagli assalti della pirateria. Esse non sono viste di buon occhio dall'International Maritime Organization (IMO)⁴⁶ la quale preferisce che la

⁴⁴ Istituto Affari Internazionali (IAI), *Osservatorio di politica internazionale – La pirateria: che fare per sconfiggerla?*, n. 44, aprile 2012, pagg. 5-6. Riguardo la questione del mancato esercizio della giurisdizione da parte degli Stati di bandiera dei mercantili assaltati, va detto che la gran parte delle navi attaccate appartiene a Paesi ai primi posti nelle classifiche mondiali del c.d. shipping – come Panama, la Liberia, le Isole Marshall, Cipro, Malta, ecc. (per quanto spesso si tratti di 'bandiere ombra') – eppure nessun procedimento penale risulta essere mai stato aperto da questi stessi Paesi.

⁴⁵ Nel solo 2010, la presenza a bordo dei servizi di sicurezza è stata registrata in occasione di 19 attacchi (solo in 10 di questi i Security team erano armati), tutti localizzati nell'area ad alto rischio (HRA) tranne uno avvenuto nel Canale di Mozambico: in 6 casi si è addivenuti ad uno scontro a fuoco, negli altri ci si è limitati a colpi di avvertimento o ad approntare accorgimenti di diversa natura. Tutti gli attacchi sono stati sventati. Nei primi 4 mesi del 2011, i Security team sono stati coinvolti in 34 incidenti nella HRA con un ampliamento degli Stati che hanno consentito all'imbarco dei team stessi e un aumento proporzionale degli attacchi sfociati in scontri a fuoco ma senza esiti fatali.

⁴⁶ L'Organizzazione Marittima Internazionale – con sede a Londra – è l'organizzazione internazionale direttamente interessata al fenomeno della pirateria. L'IMO non può adottare atti giuridicamente vincolanti nei confronti degli Stati e, tanto meno, nei confronti delle persone fisiche o giuridiche operanti nelle compagnie di navigazione. Può, comunque, alla pari di altre organizzazioni internazionali, predisporre progetti di convenzione che sono poi sottoposti ad una conferenza internazionale ed eventualmente adottati nel caso in cui ci sia il consenso necessario degli Stati. Uno degli organismi dell'IMO – il Maritime Safety Committee (Comitato sulla Sicurezza Marittima) – gode di particolare rilievo nella lotta alla pirateria; ad esempio, ha raccomandato varie misure attraverso l'adozione di 'circolari' per far fronte alla pirateria. L'IMO preferisce che non si ricorra alla forza – da parte delle navi commerciali – per contastare i pirati, poiché questo potrebbe condurre ad un'escalation difficilmente controllabile.

lotta alla pirateria venga affidata alle marine militari dei singoli Stati o alle coalizioni internazionali a guida NATO o U.E.

La caccia ai pirati da parte dei *contractor* solleva problemi giuridici complessi, in quanto solo le navi da guerra o in servizio pubblico governativo possono operare in questa direzione; tuttavia, il diritto internazionale non vieta l'imbarco di Security team su navi private al fine di respingere eventuali assalti nell'esercizio del diritto di legittima difesa. La Francia ha adottato una legge che consente l'imbarco di Security team militari a bordo di pescherecci⁴⁷; mentre la Spagna permette la presenza di contractor a bordo di navi mercantili.

L'ordinamento italiano, di recente, si è aperto al possibile imbarco di personale armato a bordo dei mercantili. La Legge n. 130 del 2 agosto 2011⁴⁸ permette l'eventuale imbarco, su navi mercantili che praticano rotte a rischio di pirateria, sia di team militari⁴⁹ – c.d. Nuclei Militari di Protezione (NMP), un'unità militare specializzata della Marina Militare Italiana che può avvalersi anche di personale delle altre Forze armate italiane – che di contractor. I NMP sono composti da fucilieri della Marina provenienti dalle unità della Marina Militare Italiana come il Reggimento 'San Marco'⁵⁰, il Reggimento 'Carlotto' e il G.O.I. (Gruppo Operativo Incursori del COMSUBIN-Raggruppamento Subacque ed Incursori 'Teseo Tesei'); possono partecipare anche militari provenienti da unità delle Forze Speciali italiane dell'Esercito italiano, dell'Aeronautica Militare Italiana e dell'Arma dei Carabinieri come il 9° Reggimento d'Assalto Paracadutisti 'Col Moschin' (Esercito Italiano), il 17° Stormo Incursori (Aeronautica Militare Italiana) e il G.I.S.-Gruppo Intervento Speciale (Arma dei Carabinieri)⁵¹.

⁴⁷ Pescherecci che praticano la pesca al tonno nell'Oceano Indiano.

⁴⁸ L. n. 130/2011 (Conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge n. 107 del 12 luglio 2011, recante proroga degli interventi di cooperazione allo sviluppo e a sostegno dei processi di pace e di stabilizzazione, nonché delle missioni internazionali delle Forze armate e di Polizia e disposizioni per l'attuazione delle Risoluzioni 1970 (2011) e 1973 (2011) adottate dal Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite. Misure urgenti antipirateria. 11G0179); pubblicata nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 181 del 5 agosto 2011 ed entrata in vigore il 6 agosto 2011.

⁴⁹ Per quanto attiene i team militari, le cui spese sono a carico dell'armatore (mediante versamenti all'entrata del bilancio dello Stato entro 60 giorni), il Ministro della Difesa ha tempestivamente adottato un decreto l'1 settembre 2011 (Individuazione degli spazi marittimi internazionali a rischio di pirateria nell'ambito dei quali può essere previsto l'imbarco dei Nuclei Militari di Protezione) e la Confitarma (l'associazione di categoria degli armatori) ha concluso un Protocollo con il Ministero della Difesa l'11 ottobre 2011.

⁵⁰ Il 18 febbraio 2012 due fucilieri di marina del NMP appartenenti al Reggimento 'San Marco', il capo di I classe Massimiliano Latorre e il II capo Salvatore Girone, imbarcati sulla petroliera Enrica Leixie, in navigazione nel Mar Arabico, sono stati arrestati dalla polizia in India perché accusati di essere coinvolti nell'uccisione di due pescatori indiani.

⁵¹ Gli NMP sono composti da 10 Nuclei, composti a loro volta ciascuno da 6 militari; con un altro nucleo di 16 militari che gestisce la Base Logistica istituita a Gibuti. Gli spazi marittimi internazionali a rischio di pirateria, nei quali la protezione delle navi battenti bandiera italiana può essere assicurata mediante l'imbarco di NMP, sono così individuati: – porzione dell'Oceano Indiano delimitata a Nord-Ovest dallo Stretto di Bāb el-Mandeb, a Nord dallo Stretto di Hormuz, a Sud dal Parallelo 12°S ed a Est dal Meridia-

Le navi che possono imbarcare i NMP sono solo quelle battenti bandiera italiana; restano, quindi, fuori le navi battenti bandiera estera ma di proprietà – in tutto o in parte – di società italiane⁵².

Il personale militare opera secondo le direttive e le regole di ingaggio diramate dal Ministero della Difesa e il comandante del nucleo ha la responsabilità delle operazioni antipirateria; mentre, al comandante della nave mercantile, spettano funzioni di polizia giudiziaria come disposto dall'art. 1235 n. 2 del Codice della Navigazione⁵³. L'art. 5 della L. 130/2011 conferisce al comandante di ciascun NMP, al quale fa capo la responsabilità esclusiva dell'attività di contrasto militare alla pirateria, e al personale da esso dipendente le funzioni, rispettivamente, di ufficiale e di agente di polizia giudiziaria riguardo ai reati di cui agli artt. 1135 e 1136 C.n. e a quelli ad essi connessi ai sensi dell'art. 12 del Codice di procedura penale.

L'art. 5 comma 1 della L. 130/2011 è sufficientemente chiaro ma da àdito, comunque, a vari dubbi interpretativi che solo la pratica potrà risolvere. *In primis*, si pone il problema dell'uso delle armi; i Security team non possono dare la 'caccia ai pirati', è questo un compito di esclusiva pertinenza delle navi da guerra o delle navi in servizio di Stato debitamente autorizzate e chiaramente contrassegnate come disposto dagli artt. 106 e 110 della Convenzione del diritto del mare di Montego Bay. Nel caso in cui vi sia un attacco da parte dei pirati, il Security team armato può reagire a protezione della nave; la causa di giustificazione che consente l'uso della forza viene individuata – ai sensi della L. 103/2011 – nella 'necessità di proteggere il naviglio' a rischio di pirateria. Si tratta di una scriminante diversa dalla 'legittima difesa' e mutuata con adattamenti dalla causa di giustificazione costituita dalla 'necessità delle operazioni militari' di cui alla L. 197/2009 cui la L. 103/2011 fa espresso riferimento. Più precisamente, l'art. 4 commi 1 – *sexies* e *septies* della L. 197/2009 ha aggiunto alle scriminanti previste dal Codice penale militare di pace (Cpmp) – al quale sono soggetti i Security team militari – una nuova esimente per legittimare la violenza bellica costituita, appunto, dalla 'necessità delle operazioni militari', valida per le operazioni militari all'estero.

Nell'ambito della lotta alla pirateria non vengono in considerazione operazioni militari e, pertanto, si è dovuta sostituire la dizione 'necessità

no 78°E; – spazi marittimi internazionali esterni a quelli sopra citati, per la durata della permanenza dei NMP a bordo delle navi resa necessaria da esigenze di natura tecnica od operativa connesse alle zone di possibile imbarco e sbarco sul e dal medesimo naviglio. Gli NMP possono imbarcarsi per le missioni operative da uno dei seguenti porti: Gibuti (Gibuti), Salalah (Oman), Mombasa (Kenya), Dar Es Salam (Tanzania), Port Victoria (Seychelles), Durban (Sud Africa), Maputo (Mozambico), Port Luis (Mauritius), Abu Dhabi (UAE), Kochi (India), Colombo (Sri Lanka).

⁵² Non potranno essere imbarcati, quindi, NMP su navi battenti una 'bandiera ombra' come quella della Liberia, di Panama o di altri piccoli Stati oceanici o dei Caraibi.

⁵³ Art. 1235 C.n. (Ufficiali ed agenti di polizia giudiziaria): «Agli effetti dell'art. 221 del Codice di procedura penale sono ufficiali di polizia giudiziaria: 1) ...; 2) 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; ...».

delle operazioni militari' con 'la necessità di protezione del naviglio commerciale'; trattasi di una scriminante abbastanza ampia che trova un limite esclusivamente nelle direttive e nelle *rules of engagement* impartite dal Ministero della Difesa e il cui superamento può configurare gli estremi del reato colposo previsto dall'art. 4 comma 1 - *septies* della L. 197/2009.

Altre problematiche possono avere origine nel momento in cui i pirati salgono a bordo delle navi mercantili e vengono catturati dai NMP: non sono ben chiare le modalità riguardanti la custodia dei prigionieri e la loro consegna ad un'autorità che dovrà procedere nei loro confronti⁵⁴.

La L. 130/2011 consente anche l'imbarco di *contractor* (o guardie giurate) a bordo dei mercantili italiani battenti bandiera italiana in alternativa ai Security team militari quando questi non sono disponibili. L'ambito nel quale possono operare i *contractor* sono quelli individuati con decreto del Ministro della Difesa, sentiti il Ministro degli Affari Esteri e il Ministro dei Trasporti, che terranno conto dei rapporti dell'International Maritime Organization. L'imbarco di guardie giurate può avvenire solo a determinate condizioni:

- solo su navigli mercantili battenti bandiera italiana;
- il naviglio mercantile deve aver predisposto almeno uno dei dispositivi consigliati dall'IMO⁵⁵;
- le guardie *de quibus* devono essere autorizzate ai sensi degli artt. 133 e 134 T.U.L.P.S. e, quindi, ottenere la licenza del Ministro dell'Interno per il possesso delle armi e l'autorizzazione del Prefetto per svolgere il servizio;
- le guardie giurate devono aver superato i corsi teorico-pratici stabiliti con decreto del Ministro dell'Interno e sono di preferenza scelte tra coloro che hanno prestato servizio nelle Forze armate.

Non esiste una normativa ad hoc che regolamenti l'uso delle armi da parte dei *contractor* come, invece, avviene per i Security team militari; essi possono utilizzare solo le armi in dotazione della nave e custodite in appositi locali, previa autorizzazione rilasciata all'armatore dal Ministero dell'Interno (art. 28 T.U.L.P.S.). L'uso delle armi – da parte dei team di sicurezza privati – può aver luogo esclusivamente in 'acque internazionali' e trova la propria ragione d'essere nell'esimente della 'legittima difesa' individuale e collettiva. Mentre i NMP sono soggetti alle direttive e alle regole d'ingaggio del Ministero della Difesa; per quanto attiene i Security team privati, la situazione sul punto non è così chiara. Pare, comunque, che essi siano sottoposti all'autorità del comandante della nave – il quale gode della qualifica di ufficiale giudiziario (art. 1235 n. 2 C.n.) e ha una funzione di primissimo

⁵⁴ Istituto Affari Internazionali (IAI), *Osservatorio di politica internazionale – La pirateria: che fare per sconfiggerla?*, n. 44, aprile 2012, pagg. 7-9.

⁵⁵ Questi dispositivi consigliati dall'International Maritime Organization rientrano nelle c.d. *best management practices* elaborate dalla stessa IMO (idranti, barriere di filo spinato, ecc.).

piano nel governo della comunità navale – al quale spetta l'ultima parola in merito all'utilizzo delle armi.

La L. 130/2011 non contempla l'ipotesi di imbarcare sui mercantili team misti, composti simultaneamente da militari e contractor⁵⁶.

Conclusioni

La comunità internazionale e i singoli Stati non stanno, sicuramente, sottovalutando il fenomeno della pirateria e le problematiche che da esso derivano. Il loro impegno è intenso e costante ma, indubbiamente, vanno posti in evidenza alcuni punti che meritano un approfondimento e soluzioni maggiormente adeguate.

Le Convenzioni internazionali⁵⁷ affrontano il problema da un punto di vista troppo generale evitando di entrare in questioni più specifiche e conferendo agli Stati solo facoltà, e non obblighi, di intervento; le risoluzioni del Consiglio di Sicurezza dell'O.N.U. – peraltro emesse in notevole quantità a scapito di una maggiore chiarezza e linearità – non rappresentano un'efficace soluzione a queste pecche. Per di più, la comunità internazionale tende a responsabilizzare i Paesi del terzo mondo direttamente coinvolti dal fenomeno – in primis la Somalia – ai quali viene affidato il compito di punire i pirati e gli altri soggetti che danno loro sostegno: l'iniziativa è lodevole ma si scontra con le indubbie carenze normative e organizzative di questi Stati. La legislazione internazionale troppo generale e l'affidamento della repressione penale a Paesi arretrati non fanno che creare considerevoli aree di impunità nelle quali i pirati continuano a sopravvivere indisturbati e a realizzare colpi sempre più eclatanti. Sarebbe opportuno, quindi, un intervento volto a porre rimedio a queste carenze, magari con l'introduzione di un protocollo aggiuntivo alla Convenzione di Montego Bay volto a colmare le lacune riscontrate nella stessa; oltre all'affidamento della repressione dei crimini di pirateria anche ai Paesi che procedono alla cattura dei criminali e a quelli di bandiera del naviglio assalito⁵⁸.

Un'ottima misura che potrebbe rappresentare un decisivo ostacolo all'attività piratesca sarebbe il blocco dei beni volto ad impedire il pagamento dei riscatti. L'introduzione della stessa ha rappresentato un'arma efficacissima per porre un freno al dilagare dei sequestri di persona a scopo di estorsione realizzati in Italia – principalmente dalle organizzazioni crimina-

⁵⁶ Istituto Affari Internazionali (IAI), *Osservatorio di politica internazionale – La pirateria: che fare per sconfiggerla?*, n. 44, aprile 2012, pagg. 7-9.

⁵⁷ Le Convenzioni internazionali in tema di pirateria, inoltre, iniziano ad esser un po' datate: la principale, la UNCLOS di Montego Bay, è stata redatta trent'anni fa e quella di Ginevra supera, addirittura, il mezzo secolo di vita.

⁵⁸ La repressione potrebbe essere affidata anche ai Paesi di appartenenza dei marittimi attaccati.

li sarde e calabresi – negli anni Ottanta e Novanta. Si tratta di scenari estremamente differenti ma, comunque, accomunati dal sequestro, di un bene o di esseri umani, con la finalità di richiedere un riscatto. Nessun Paese, sinora, ha adottato iniziative simili; solo gli U.S.A. – con l’Ordine Esecutivo n. 13536 emanato dal presidente Obama nell’aprile 2010 – hanno vietato il pagamento di riscatti ad 11 terroristi operanti in Somalia⁵⁹.

Da un attento esame dei luoghi nei quali la pirateria sorge e prolifera, si evince facilmente che essa trova un terreno particolarmente fertile in situazioni politiche molto precarie e in contesti economici decisamente disagiati.

La situazione somala è emblematica in questo: nonostante negli ultimi anni la comunità internazionale si stia prodigando per porvi rimedio, il Paese africano è andato avanti senza un governo stabile e duraturo dal lontano 1991, quando il dittatore Siad Barre fuggì all’estero⁶⁰ con il conseguente scoppio di una violenta guerra civile⁶¹. Stesso discorso vale per il Bangladesh, nelle cui acque è massiccia la presenza di equipaggi pirateschi⁶², il quale – nonostante il grande sviluppo di realtà intorno ai suoi confini come l’emergente nazione indiana – resta un Paese fortemente arretrato e povero a causa dell’esplosione demografica e di condizioni ambientali disastrose.

La correlazione *de quo* emerge chiaramente anche in altre aree dell’Africa occidentale e dell’America Latina⁶³ tanto da poter affermare senza alcun dubbio che «la prima ragione per cui i pirati possono compiere le loro scor-

⁵⁹ Non si è trattato, quindi, di un provvedimento di carattere generale ma solo di una misura riguardante soggetti inseriti in una lista nera. L’indecisione statunitense sul punto trova origine, probabilmente, nella contrarietà britannica alla misura del ‘blocco dei pagamenti’; recentemente, una sentenza del 2010 della English Commercial Court (Masefield vs. Amlin Corporate) ha affermato *incidenter tantum* la liceità del pagamento dei riscatti, nell’ambito di un caso concernente una richiesta risarcitoria posta dalla società proprietaria del carico mercantile ‘Bunga Melati Dua’ (sequestrato dai pirati del Golfo di Aden) nei confronti della società assicuratrice della nave la quale aveva corrisposto un parziale risarcimento. In Italia, nell’ambito dei sequestri dei mercantili di bandiera, è stata invocata l’applicazione della L. 8/1991 che, nei casi di sequestro di persona a scopo di estorsione, prevede l’applicazione della misura del ‘sequestro dei beni’ appartenenti alla persona sequestrata, al coniuge e ai parenti e affini conviventi; trattandosi di fattispecie differente – la pirateria non è di per sé un reato contro la libertà personale e l’armatore o la società assicurativa non sono soggetti contemplati nella legge *de quo* – la misura non è stata applicata. Per maggiori informazioni in materia di ‘blocco dei beni’ al fine di evitare il pagamento dei riscatti ai pirati, si consulti: Istituto Affari Internazionali (IAI), *Osservatorio di politica internazionale – La pirateria: che fare per sconfiggerla?*, n. 44, aprile 2012, pagg. 10-11.

⁶⁰ Siad Barre, nel frattempo, veniva condannato in contumacia all’ergastolo da un tribunale locale.

⁶¹ Il conseguente intervento delle Forze di pace dell’O.N.U. non rappresentò una soluzione adeguata al problema al punto che venne deciso di ritirarle: da allora, la Somalia è stata governata da una serie di deboli esecutivi ufficiali di transizione – i quali godevano dell’appoggio della comunità internazionale – e da centinaia di ‘signori della guerra’ che avevano un potere pressoché assoluto nei territori sotto il loro controllo, tanto da condurre ad una distruzione definitiva di quel poco di buono che restava nel Paese.

⁶² In Asia, infatti, la zona maggiormente infestata dai pirati è lo Stretto di Malacca, area molto trafficata e decisamente strategica. Al secondo posto ci sono le acque prospicienti il Bangladesh: nel solo 2003 si sono verificati ben 58 attacchi.

⁶³ Cazzola Hofmann R., *I nuovi pirati. La pirateria del Terzo Millennio in Africa, Asia e America Latina*, Mursia Editore, Milano, 2009, pagg. 91-98.

ribande è che operano in una terra senza legge. Se c'è disordine sulla terraferma, ce n'è altrettanto in mare...»⁶⁴. L'intervento militare da parte della comunità internazionale e la relativa repressione penale dei responsabili dei crimini *de quibus* rappresentano mezzi estremamente validi per combattere la pirateria del XXI secolo ma una strategia ancor più appropriata è quella di fornire preventivamente ai Paesi direttamente interessati al problema una buona stabilità politica, con conseguenti garanzie democratiche, oltre alla possibilità di una crescita economica adeguata: in questa fase un ruolo primario spetta alle organizzazioni internazionali e alle nazioni più evolute, nonché alle agenzie di intelligence che a queste fanno capo⁶⁵.

L'impegno profuso dall'Italia nella lotta alla pirateria odierna, per organicità e ponderata valutazione di tutti gli elementi che ne possono scaturire, non è secondo a nessun altro Paese coinvolto dal fenomeno. L'attività svolta è stata diretta in tutte le direzioni possibili: con l'invio di navi e di contingenti militari nell'HRA; con la produzione ed emissione di leggi adeguate⁶⁶, da ultimo la L. 130/2011 che consente l'impiego dei NMP e dei *contractor* a difesa delle navi; ecc..

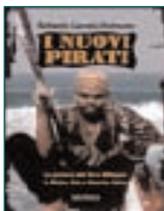
Bisogna, quindi, augurarsi che la dedizione italiana sia di esempio anche per altri Paesi: la pirateria del XXI secolo rappresenta un *quid* che, se non adeguatamente tenuto sotto controllo, può rappresentare un pericolo per tutte le democrazie moderne. *In primis*, non va esclusa la possibilità di eventuali legami tra gruppi di pirati, in particolare quelli che stazionano al largo dei Paesi mediorientali, e gruppi di terroristi islamici; inoltre, gli attacchi pirateschi a petroliere e navi-cargo chimiche, condotti con l'uso di armi pesanti, possono essere causa di disastri ambientali di grandi dimensioni. Sinora queste eventualità non si sono mai realizzate, sicuramente non in proporzioni preoccupanti, ma questo non è un valido motivo per 'abbassare la guardia'.

⁶⁴ Bateman S., Joshua H., *Somalia-type Piracy: why it will not happen in Southeast Asia*, RSIS Commentaries n. 123, S. Rajaratnam School of International Studies, Singapore, 2008.

⁶⁵ Maggiore ordine e legalità a terra permetterebbero con maggiore facilità e sicurezza anche operazioni militari preventive come la cattura dei pirati nei loro covi – c.d. *tortughe* – e la distruzione delle imbarcazioni con cui queste organizzazioni criminali operano.

⁶⁶ Le leggi italiane sulla pirateria risalgono già agli anni Quaranta del secolo scorso; quando, ancora oggi, ci sono ordinamenti di Paesi che non prevedono il crimine di pirateria.

Per approfondimenti l'autore suggerisce...



I nuovi pirati

*La pirateria del Terzo Millennio
in Africa, Asia e America Latina*

Autore: R. Cazzola Hofmann

Editore: Mursia, 2009



Nei mari dei pirati

I nuovi predoni degli oceani

Autore: Nicolò Carmineo

Editore: Longanesi, 2009

- www.uniric.org/it/attualita/27289-somalia-le-nazioni-unite-lanciano-un-nuovo-piano-contro-la-pirateria-chiedendo-un-maggiore-sostegno-globale-alla-marina
- www.marina.difesa.it/documentazione/editoria/notiziario/Documents/2012/09_set/settembre.pdf
- Istituto Affari Internazionali, *Osservatorio di politica internazionale - la pirateria: che fare per sconfiggerla?*, n. 44, aprile 2012
- Bateman S., Joshua H., 'Somalia-type Piracy: why it will not happen in Southeast Asia', in RSIS Commentaries n. 123, S. Rajaratnam School of International Studies, Singapore, 2008

*La riproduzione totale o parziale degli articoli pubblicati non è ammessa
senza preventiva autorizzazione scritta della Direzione.*