

Dipartimento di Scienze Politiche

Cattedra di Diritto Internazionale

**IL FENOMENO DELLA PIRATERIA ALLA LUCE DEL
DIRITTO INTERNAZIONALE**

RELATORE

Prof. Flavia Lattanzi

CANDIDATO

Nicolò Vianello

Matr. 073602

INTRODUZIONE

CAPITOLO PRIMO: L'origine e lo sviluppo del fenomeno della pirateria

1.1 Cenni storici

1.2 La pirateria moderna

1.3 Processo di ricostruzione delle norme internazionali applicabili

CAPITOLO SECONDO: Le rotte della pirateria

2.1 Somalia: dal fallimento dello Stato al fiorire della pirateria

2.2 Golfo di Guinea: pirateria 2.0

CAPITOLO TERZO: La reazione della Comunità Internazionale

3.1 La cooperazione internazionale

3.2 Le soluzioni degli Stati *uti singuli*: il caso dell'Italia

CONCLUSIONI

INTRODUZIONE

La pirateria consiste in “atti illegittimi di violenza, detenzione o depredazione commessi per fini privati dall’equipaggio o dai passeggeri di una nave contro un’altra nave in alto mare o contro persone o beni che si trovino a bordo; gli atti di pirateria possono essere compiuti solo da navi private, non da navi da guerra”¹.

La Corte Internazionale di Giustizia, nella sentenza *Lotus* del 7 settembre 1927, ha ripreso un’antica definizione di pirateria (probabilmente enunciata da Cicerone) che si riferiva ai pirati come *hostis humani generis*: i pirati sono coloro che commettono illeciti che pregiudicano il libero scambio marittimo in spazi non soggetti alla sovranità di nessuno Stato e si ritiene che offendano interessi che costituiscono il patrimonio della comunità internazionale (la libertà di navigare) e richiedono sforzi cooperativi per la loro salvaguardia².

La pirateria così definita, dunque, presuppone che l’atto criminale sia esercitato dai passeggeri o dall’equipaggio di una nave contro un’altra nave o persone o beni a bordo. Due sono gli elementi che la contraddistinguono da altri crimini commessi in mare:

- a) La presenza di due imbarcazioni: una commette la violenza e l’altra la subisce;
- b) I pirati agiscono privatamente a scopo di lucro. Questo li differenzia dagli atti di terrorismo che sono compiuti per motivi politici³.

Per assicurare la salvaguardia di beni e valori in detti spazi d’interesse per la comunità internazionale, il diritto consuetudinario ha ritenuto inevitabile affievolire il principio della sottoposizione della nave pirata all’esclusiva giurisdizione dello Stato della bandiera instaurando un regime di contrasto e di repressione della pirateria regolato dal principio della giurisdizione universale, codificato dalla Convenzione di Ginevra sull’alto mare del 1958 e dalla Convenzione di Montego Bay del 1982⁴.

Secondo il principio della giurisdizione universale, la nave pirata che si trova in acque internazionali può esser sottoposta a controllo da parte di navi da guerra appartenenti a qualsiasi

¹ NATALINO RONZITTI, *introduzione al diritto internazionale*, G. Giappichelli editore, Torino, 2013

² GIOVANNI COCCO, *Dal pirata hostis humani generis alla pirateria contemporanea. Verso un diritto penale universale?*, Rivista italiana di diritto e procedura penale, ISSN 0557-1391, Vol. 55, N° 2, 2012, pg. 409-463

³ N. RONZITTI, *Maritime terrorism and international law*, Martinus Nijhoff, Dordrecht, 1990, pg. 1-2

⁴ Art. 15 della Convenzione Internazionale concernente l’alto mare – Ginevra 1958: “sono considerati atti di pirateria gli atti seguenti:

- 1) Ogni atto di violenza illegittimo di detenzione e ogni predeazione commessi dall’equipaggio o dai passeggeri d’una nave o d’un aeromobile privato a scopo personale 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 d’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 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.”

stato indipendentemente dalla bandiera di appartenenza della nave pirata. Le navi da guerra possono, se riscontrano che la nave in questione stia per compiere atti di pirateria, sequestrare il carico, arrestare l'equipaggio e la nave stessa. Se invece la nave pirata si trova all'interno delle acque territoriali di uno Stato costiero essa è soggetta alla giurisdizione del medesimo e le navi straniere non hanno nessun potere d'azione nei confronti della nave pirata se non con autorizzazione da parte dello Stato costiero stesso. Se infine la nave pirata, che ha commesso un illecito nelle acque territoriali di uno stato, cerca successivamente rifugio in acque internazionali, sarà lo stato costiero ad avere giurisdizione sulla nave pirata in questione sulla base del "diritto di inseguimento"⁵.

La pirateria costituisce da sempre una minaccia alla libera navigazione ed alla sicurezza dei mari ed è un fenomeno criminale che la comunità internazionale non è ancora riuscita a debellare. La pirateria ha sempre trovato modo di rigenerarsi e riproporsi magari su rotte diverse, in modi e con mezzi diversi, ma sempre efficaci arrecando grossi danni a cose e persone. Era ed è tutt'ora posta in essere da persone qualificabili come *hostis humani generis*. Obiettivo del mio lavoro è dunque quello di analizzare cosa è la pirateria oggi e come questa si differenzi da altri crimini commessi in mare. Partendo dunque da un'analisi storica del fenomeno, da com'è cambiato il *modus operandi*, gli obiettivi e le rotte, focalizzerò la mia attenzione sul processo di codificazione e di cooperazione tra Stati nell'intento di arginare e reprimere la pirateria.

Attraverso l'analisi di due casi emblematici come quello della Somalia e del Golfo di Guinea intendo esemplificare i diversi modi di agire dei pirati che richiedono diverse modalità d'intervento sia da parte dei singoli Stati coinvolti, che da parte della comunità internazionale nel suo insieme

Il fenomeno della pirateria, mai come oggi ancora attuale, non vede un quadro giuridico internazionale di riferimento aggiornato; né la legislazione interna di adattamento alle norme internazionali rilevanti ha fatto grandi passi in avanti per permettere la repressione della pirateria e promuovere la tutela della libertà di navigazione, nonché quella dei diritti umani, che pure i pirati violano in modo grave con la loro attività violenta.

Nel primo capitolo ho inizialmente riportato un excursus storico di come il fenomeno della pirateria fin dall'antichità abbia costituito un problema per il commercio e la navigazione marittima. Ho poi evidenziato come questo fenomeno si sia modificato ai giorni nostri, sia negli obiettivi che nel *modus operandi*, e di come la comunità internazionale ha cercato di

⁵ Il diritto d'inseguimento è regolato dall'art.111 della Convenzione di Montego Bay del 1982 il quale afferma che lo Stato costiero ha il diritto di inseguire e catturare in alto mare, mediante navi o aeromobili da guerra o adibiti a pubblico servizio, le navi straniere che abbiano violato le proprie leggi nazionali in zone poste sotto la loro giurisdizione.

fronteggiare la pirateria, attraverso convenzioni ed organizzazioni internazionali, per affrontarla e reprimerla.

Nel secondo capitolo mi sono focalizzato su due casi di pirateria moderna in particolare, entrambi concernenti il continente africano ma molto diversi fra loro. Per primo ho analizzato il caso della Somalia e del Corno d’Africa dove la pirateria è stata in parte posta sotto controllo dalla comunità internazionale. Il secondo è il caso del Golfo di Guinea la cui pirateria ha assunto toni molto più violenti e di difficile controllo.

Nel capitolo terzo infine, ho analizzato come la comunità internazionale ha cercato di interagire attraverso la cooperazione per porre basi di diritto internazionale che possano essere d’aiuto ai singoli stati per la repressione del fenomeno piratesco. Ho infine esaminato cosa di concreto ha fatto l’Italia a livello legislativo in quanto Stato e in quanto membro della Comunità Europea per arginare il fenomeno.

L'ORIGINE E LO SVILUPPO DEL FENOMENO DELLA PIRATERIA

1.1 Cenni storici

La pirateria ha origini antiche, interessando da vicino il Mar Mediterraneo e tutta la vicina zona europea. Se si vuole individuare l'inizio esatto del fenomeno bisogna capire quale significato si vuole dare al termine "pirata", proprio perché nell'antichità era difficile distinguere la pirateria, vista nell'accezione moderna del termine, dalla rappresaglia, dalla guerra di corsa e dalla stessa guerra marittima⁶.

Nell'antichità fiorì soprattutto là dove le coste e la presenza di isole nei dintorni consentivano a piccole squadre di navi veloci la possibilità di attaccare navi mercantili sfruttando l'effetto sorpresa, con la possibilità di una fuga sicura. Le prime popolazioni sulle quali si hanno dei dati precisi sono gli abitanti dell'Anatolia, i Fenici, i Greci, gli Etruschi ed i Cartaginesi che, grazie alla loro tradizione marinai, pirateggiavano al fine di procurarsi le risorse necessarie per sopravvivere e per condurre le loro battaglie via terra. Proprio in quegli anni inizia ad affermarsi il termine "pirata" per indicare chi attacca navi e città costiere con l'intento di rapina e di saccheggio⁷.

Fu Minosse, re di Creta, il primo legislatore in materia di pirateria e del mare, proponendo ai greci un codice marittimo nel quale compariva per la prima volta l'idea di instaurare una polizia marittima. Dopo la decadenza di Creta, il brigantaggio in mare riapparve⁸.

Durante l'impero romano la pirateria giunse al suo massimo sviluppo nel I secolo a.C. Agli inizi i romani erano sprovvisti di una potente flotta navale e non avevano quindi modo di intraprendere azioni contro i pirati Greci che infestavano le coste dell'Italia; questo servì loro da incentivo per dotarsi di una propria flotta navale così da porre fine al dilagarsi del fenomeno.

Le guerre puniche, che terminarono con la distruzione di Cartagine, ebbero un effetto notevole sullo sviluppo e sull'aumento delle azioni di pirateria poiché distruggendo Cartagine si distruggeva l'unica forza capace di garantire la sicurezza dei mari contro gli attacchi dei pirati.

⁶ FRANCESCA GRAZIANI, *il contrasto alla pirateria marittima nel diritto internazionale*, editoriale scientifica, Napoli, 2009

⁷ E. PIANEZZOLA, *le parole dei pirati. Schede lessicali*, L'Erma di Bretschneider, Roma, 2004

⁸ FRANCESCA GRAZIANI, *il contrasto alla pirateria marittima nel diritto internazionale*, editoriale scientifica, Napoli, 2009

Con l'appianarsi delle tensioni con Cartagine, l'impero romano, tramite la figura del Console Gneo Pompeo, si impegnò per trovare una soluzione al problema della pirateria, varando la famosa *Lex Gabina*, la quale dava l'autorità al Console di arruolare tutte le genti del mare atte a prendere parte alle spedizioni contro i pirati. Grazie a queste operazioni fu ristabilita in pochi mesi la necessaria sicurezza nel Mediterraneo per i traffici mercantili, i quali ripresero vivacemente nei secoli successivi⁹.

Con il disfacimento dell'impero romano e il proliferare delle invasioni barbariche la pirateria ricomparve nel Mediterraneo orientale.

Nell'Alto Medio Evo la pirateria fu esercitata sia da gruppi di individui che da interi popoli, spinti da esigenze di vera e propria necessità di sussistenza e da istinti di sopraffazione. I popoli più attivi nel ricorrere alla pirateria erano gli arabi, i quali avevano mano a mano conquistato le coste di Africa e Spagna. Questi atti di brigantaggio venivano commessi da arabi considerati infedeli in quanto musulmani e ciò portava i cristiani a non considerare la pirateria come un crimine contro la proprietà, bensì come un crimine religioso¹⁰.

Le città del Nord, per difendersi dal brigantaggio feudale e dalla pirateria baltica, costituirono delle associazioni che più tardi assunsero le sembianze di leghe di città, con lo scopo di garantire il commercio contro tutte le forme di brigantaggio. Per far ciò iniziarono a comporre delle flotte armate per intimidire ed arginare l'azione dei pirati. Iniziarono così a svilupparsi i c.d. viaggi in conserva: consistevano in un accordo tra i vari armatori, che si impegnavano a navigare insieme e a prestare soccorso all'altra nave in caso di abbordaggio. Il problema di queste operazioni consisteva nel fatto che tali operazioni, nate con uno scopo meramente difensivo, col passare del tempo iniziarono ad assumere i caratteri di depredazione ed arrembaggio.

Da qui iniziarono a formarsi le c.d. Gilde Marittime, istituite nelle repubbliche marinare con cui gli associati si impegnavano a prestarsi aiuto reciproco ed a non commettere atti di preda oltre il danno subito¹¹. Questo nuovo metodo di viaggiare via mare fu impiegato frequentemente durante tutto il medio evo, permettendo agli armatori un deterrente efficace contro gli attacchi dei pirati¹².

In questo quadro di violenze un ruolo particolare fu ricoperto dai saraceni. Il termine saraceni si diffuse nell'Europa cristiana con la graduale conquista da parte degli islamici di numerosi

⁹ Ivi FRANCESCA GRAZIANI, *il contrasto alla pirateria marittima nel diritto internazionale*, editoriale scientifica, Napoli, 2009

¹⁰ FRANCESCA GRAZIANI, *il contrasto alla pirateria marittima nel diritto internazionale*, editoriale scientifica, Napoli, 2009

¹¹ Ivi FRANCESCA GRAZIANI, *il contrasto alla pirateria marittima nel diritto internazionale*, editoriale scientifica, Napoli, 2009

¹² ANNA SPINELLI, *tra l'inferno e il mare breve storia economica e sociale della pirateria*, Fernandel Scientifica, Ravenna, 2003

insediamenti nell’Africa del Nord ed in Sicilia. Le singole città, per preservare la possibilità di effettuare i commerci via mare, optarono sia per la formazione di alleanze con i saraceniche per la formazione di leghe anti-arabe; l’attenuazione del fenomeno è circoscritta soltanto al periodo delle crociate (1096-1250), per la presenza nel Mediterraneo di agguerrite flotte cristiane e per specifiche azioni dei normanni di Federico II¹³.

Tra i secoli XVI e XVII, la pirateria evolse assumendo le caratteristiche di guerra di corsa.

La guerra di corsa era un metodo utilizzato dai governi dei paesi belligeranti per paralizzare il traffico marittimo dei nemici; molto spesso gli Stati, che spartivano il bottino con gli stessi corsari, regolamentarono l’attività delle navi in questione concedendo loro un’autorizzazione scritta (c.d. lettera di marca) per svolgere quella che ai tempi era considerata una funzione pubblica: tali navi, dette *corsare*, venivano utilizzate sia per combattere ed arginare il commercio del nemico che il commercio delle navi neutrali colpevoli di effettuare scambi commerciali con il nemico. Questa pratica della guerra di corsa fu utilizzata spesso sia dalla Francia che dalla Gran Bretagna soprattutto nel Mar dei Caraibi e nel Golfo del Messico a danno delle navi spagnole, le quali trasportavano metalli preziosi e spezie in Europa. In questo contesto la *guerra di corsa* può esser vista come “ un’importante derivazione della pirateria”, poiché: “*il corsaro* è un soggetto privato, combattente, che conduce una serie di azioni belliche contro il naviglio mercantile nemico, su autorizzazione governativa contenuta nelle *lettere di corsa o di marca* di un Governo o di un sovrano regnante, la cui autorità legittima veri e propri atti di pirateria e depredazione, ma è formalmente legalizzata, nei confronti del naviglio nemico, sopperendo così all’esiguità delle forze navali regolari”¹⁴. In altri termini, l’autorizzazione data tramite la lettera di corsa a “correre in mare” produceva, a livello giuridico, la legittimazione delle depredazioni commesse ai danni delle navi mercantili e militari avversarie, trasformando la partecipazione alla guerra di corsa in una forma lecita di pirateria¹⁵.

Durante il XVII secolo la guerra di corsa iniziò a cambiare, passando dall’essere una mera attività militare ausiliaria a divenire un’impresa commerciale vera e propria, basata su precise norme di spartizione del bottino. La prima disciplina della corsa marittima è contenuta nel Libro del Consolato del Mare¹⁶. Tale disciplina era intesa a stabilire sia le condizioni per il rilascio della patente di corsa che definire le modalità dell’erogazione dei finanziamenti e la spartizione

¹³ GOSSE, *Storia della Pirateria*, Bologna,2008

¹⁴ Francesca Graziani, *il contrasto alla pirateria marittima nel diritto internazionale*, editoriale scientifica, Napoli,2009

¹⁵ Luca Marini, *pirateria marittima e diritto internazionale*, G. Giappichelli Editore, Torino, 2016

¹⁶ GIUSEPPE LORENZO MARIA CASAREGI, *il Consolato del Mare colla spiegazione di Giuseppe Lorenzo Maria Casaregi*, Torino,1911

dei bottini, nonché a limitare la responsabilità statale per le azioni illecite commesse dai corsari¹⁷.

Durante il Settecento, con la fine della guerra di successione spagnola e la relativa pace di Utrecht, si iniziò a formare nelle coscienze europee la convinzione dell'effettiva illiceità della guerra di corsa. Fu così che, durante la stipulazione degli accordi di Utrecht, fu sancito il divieto di concedere lettere di marca, salvo il caso di denegata giustizia; ciononostante nelle successive guerre di successione, soprattutto durante la guerra dei Sette anni, si ebbe un riaffermarsi della guerra di corsa. Questo periodo è però caratterizzato da una maggiore mitezza nel trattamento degli equipaggi catturati, dovuta soprattutto dall'affermarsi di nuove dottrine, prime tra tutte quelle enunciate dal *Contratto Sociale* di Rousseau, che prevedevano il rispetto dei beni dei privati cittadini poiché questi non dovevano essere considerati in senso stretto come nemici.

Dagli inizi dell'800 tutti gli Stati occidentali iniziarono a prendere iniziative per arginare le azioni degli stati barbareschi (i paesi della Barberia: Marocco, Algeria, Tunisia e Tripoli. Il termine è connesso ai "berberi": abitanti originari di questi paesi). L'azione forse più famosa della guerra contro i pirati barbareschi è la conquista di Tripoli da parte dei marines americani. Dopo il 1815 l'esercito britannico tentò due volte di sopprimere la pirateria algerina, ma fu solo nel 1830 che i francesi riuscirono nell'intento, mettendo praticamente fine alla pirateria mediterranea¹⁸.

Fu solo con la Dichiarazione sul diritto marittimo europeo in tempo di guerra, adottata con la Convenzione di Parigi del 1856, che si pose la parola fine alla guerra di corsa. Tale convenzione, firmata dai plenipotenziari di Austria, Francia, Gran Bretagna, Prussia, Sardegna, Svizzera, Turchia e Russia, sancì formalmente che:

- a) Il corso è e rimane abolito
- b) La bandiera neutrale protegge la mercanzia nemica, eccettuato il contrabbando di guerra
- c) La mercanzia neutrale, eccettuato il contrabbando di guerra non può sotto bandiera nemica essere sequestrata
- d) I blocchi per essere obbligatori devono essere effettivi, cioè mantenuti da una forza sufficiente per impedire realmente l'accesso al litorale nemico¹⁹.

Con la Convenzione dell'Aja del 1907 invece si affermò il principio che solo le navi da guerra delle Marine Militari erano i soggetti autorizzati all'utilizzo della forza in mare. Esse venivano

¹⁷ Francesca Graziani, *il contrasto alla pirateria marittima nel diritto internazionale*, editoriale scientifica, Napoli, 2009

¹⁸ Francesca Graziani, *il contrasto alla pirateria marittima nel diritto internazionale*, editoriale scientifica, Napoli, 2009

¹⁹ *Declaration of Paris Respecting Maritime Law*, 16 Aprile 1856

considerate gli unici “legittimi belligeranti” all’interno di una guerra marittima, salvo il caso in cui delle navi mercantili venissero incorporate dalla Marina come navi da guerra; in tempi di pace ad esse era riconosciuto la facoltà di agire *iure imperii* sia contro le navi pirata sia contro navi coinvolte nella tratta degli schiavi²⁰. Da questo momento la pirateria svanisce dal panorama internazionale, per poi ripresentarsi verso la fine del XX secolo.

1.2 La Pirateria Moderna.

L’antico fenomeno della pirateria è tornato recentemente alla ribalta ed ha fortemente danneggiato il trasporto marittimo ponendo in serio pericolo equipaggi, passeggeri e carichi delle navi.

La rinascita della pirateria può essere fondamentalmente riconducibile a quattro fattori:

- 1) La Globalizzazione dei Mercati: più dell’80% degli scambi si muove via mare
- 2) Inerzia degli Stati: mari e territori di alcuni stati sono il luogo privilegiato per le basi dei pirati (reclutamento, basi logistiche, approvvigionamento armi, etc). Questi stati sono fragili politicamente, socio-economicamente ed amministrativamente e il fenomeno della pirateria è spesso colluso con quello della corruzione e del terrorismo internazionale
- 3) Ragioni Strategiche: con la fine del bipolarismo nelle relazioni internazionali, si è così assistito alla rinascita della pirateria in alcune aree del mondo che erano già state caratterizzate dal questo fenomeno, come ad esempio i mari d’Africa, i mari del Sud-Est Asiatico e dell’Estremo Oriente. Nessuno degli Stati presenti in quelle zone ha sentito la necessità di intervenire con proprie adeguate forze navali, sia per gli elevati costi che avrebbe comportato lo stanziamento delle truppe in quelle aree, sia perché si è ritenuto necessario l’impiego di tali forze in altre direzioni
- 4) Ragioni Socio-Economiche: la pirateria prende le proprie forze nei ceti più poveri della popolazione che trovano in essa una fonte di sostentamento; non solo, laddove esiste molta povertà, spesso esistono governi corrotti che non intervengono contro la stessa pirateria²¹. Molti osservatori concordano infatti sul fatto che il movente principale che porta folti gruppi di individui ad intraprendere la via della pirateria e a prender parte ad organizzazioni criminali specializzate nel settore è la povertà.

Ciò ha portato ad un mutamento del *modus operandi* dei pirati contemporanei rispetto dal passato, passando dal compiere attacchi utilizzando piccole imbarcazioni, che comportavano il supporto di una nave madre e l’eventualità del ferimento o dell’uccisione dei membri della nave

²⁰ IV Convenzione dell’Aja 1907 concernente le leggi e gli usi della guerra per terra, 18 ottobre 1907

²¹ Luca Marini, *pirateria marittima e diritto internazionale*, G. Giappichelli Editore, Torino, 2016

lasciando la nave alla deriva dopo averla saccheggiata²², ad attacchi effettuati nei porti, nei luoghi di ancoraggio o nelle acque territoriali finalizzati alla rapina a mano armata dei beni di proprietà dell'equipaggio o dei passeggeri delle navi assalite, ma con modalità e tempistiche più veloci ed organizzate che comportano un aumento dei profitti ed un abbassamento dei rischi²³.

La pirateria moderna è quindi diventata sempre più un problema complesso ed uniforme, in cui sono spesso coinvolte organizzazioni criminali con strutture gerarchiche e operative sempre più efficienti e con pochissimi scrupoli nell'usare la violenza per perseguire i propri obiettivi. Essa è diventata una preoccupazione condivisa di tutta la comunità internazionale, soprattutto per la diffusione che tale fenomeno ha avuto in questi ultimi anni, rappresentando una vera e propria minaccia non solo dal punto di vista dei costi umani, ma anche per quanto riguarda l'impatto ambientale ed economico, la stabilità politica e sociale delle aree afflitte dal fenomeno²⁴.

1.3 Processo di ricostruzione delle norme internazionali applicabili

Si è già visto come la Comunità Internazionale, volendo assicurare la salvaguardia dei beni e dei valori come la libertà di navigazione, ha ritenuto inevitabile affievolire il principio di sottoposizione della nave in alto mare all'esclusivo potere di governo dello Stato della bandiera. Oltre a questo aspetto, nel diritto consuetudinario si è instaurato un regime di repressione della pirateria fondato sul principio della giurisdizione universale: "la nave pirata che si trovi in alto mare può essere fermata, visitata e catturata dalle navi da guerra di qualsiasi Stato, le quali sono altresì legittimate a sequestrare il carico trasportato e ad arrestare gli autori dell'illecito qualunque sia la nazionalità della nave pirata e la cittadinanza del suo equipaggio"²⁸.

La necessità di codificare il fenomeno della pirateria nasce a partire dal Congresso di Parigi del 1856 avvenuto dopo la fine della guerra in Crimea. Durante tale congresso viene adottata la *Declaration of Paris Respecting Maritime Law* dai plenipotenziari degli Stati che partecipavano a tale congresso. con siffatta dichiarazione si è voluto formalmente sancire la fine della guerra di corsa e regolare le modalità di sequestro della mercanzia neutrale e nemica²⁹.

Il tema fu affrontato di nuovo durante due conferenze dell'Aja, nel 1899 e nel 1907 le quali hanno adottato, oltre alla *International Convention for Adapting to Maritime Warfare the Principles of the Geneva Convention* del 22 Agosto 1864, numerose convenzioni che sono state

²² F.GRAZIANI, *Il contrasto alla pirateria marittima nel diritto internazionale*, editoriale scientifica, Napoli, 2009

²³ Luca Marini, *pirateria marittima e diritto internazionale*, G. Giappichelli Editore, Torino, 2016

²⁴ MURPHY, *contemporary piracy and maritime terrorism. The threat to international security*, Adelphi paper 388, the International Institute for strategic studies, London, 2007

²⁸ L.MARINI *Pirateria Marittima e Diritto Internazionale*, G.Giappichelli Editore, Torino, 2016

²⁹ *ivi Declaration of Paris Respecting Maritime Law, 16 aprile 1856*

tra i primi tentativi di codificare le leggi e gli usi di guerra e affermare la responsabilità penale internazionale per la loro violazione³⁰. Era stata poi programmata una terza conferenza per il 1914 ma, con lo scoppio della prima guerra mondiale, tale conferenza non ha avuto luogo.

Solo negli anni '50 del XX secolo si riapre la discussione sulla regolazione degli spazi marini e, nella Conferenza delle Nazioni Unite sul diritto del mare, tenuta a Ginevra nel 1958³¹, vengono adottate quattro convenzioni: la Convenzione sul mare territoriale e la zona contigua, la convenzione sull'alto mare, la convenzione sulla pesca e la conservazione delle risorse biologiche dell'alto mare e la convenzione sulla piattaforma continentale. Dalla Conferenza del 1982 a Montego Bay è invece uscita una nuova ed unica Convenzione, composta da ben 320 articoli e vari annessi, firmata il 10 dicembre 1982³².

La Convenzione delle Nazioni unite sul diritto del mare definisce diritti e responsabilità degli Stati nell'utilizzo dei mari e degli oceani. Riprende tutti i settori definiti nel 1958, ma disciplina in modo in parte nuovo la navigazione, il transito, la giurisdizione dei singoli Stati e quella internazionale. Cosa molto rilevante ai fini della disciplina della pirateria è il fatto che Tale convenzione definisce le acque internazionali non più come "terra di nessuno" ma di proprietà di tutti, tracciando le regole per l'utilizzo e la regolamentazione delle attività.

Dagli articoli 101 al 111 la suddetta convenzione definisce e disciplina il fenomeno della pirateria che essa definisce come segue:

“a) ogni atto illecito di violenza o di sequestro, o 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) o b)³³.

La Convenzione, dà poi anche la definizione di nave o aeromobile pirata, affermando che una nave o un aeromobile sono considerati nave o aeromobile pirata se le persone che ne hanno il controllo intendono servirsene per commettere uno degli atti descritti sopra³⁴.

³⁰ Hague Conventions 1899 and Hague Conventions 1907

³¹ Convenzione Internazionale concernente l'alto mare – Ginevra 1958 artt.15 e ss.

³² *Convenzione delle Nazioni unite sul diritto del mare*, Montego Bay 1982

³³ Convenzione di Montego Bay 1982, art.101

³⁴ Convenzione di Montego Bay 1982, art.103

Essa stabilisce inoltre che quando una nave o un aeromobile viene sorpresa nell'intento o nella commissione di atti assimilabili alla pirateria, ogni Stato, nell'alto mare o in qualunque altro luogo fuori dalla giurisdizione di qualunque Stato, ha la facoltà di sequestrare una nave o un aeromobile pirata ed ha il diritto di arrestare le persone a bordo e di sequestrarne il cargo³⁵. Gli unici che sono autorizzati a disporre i sequestri sono le navi da guerra o gli aeromobili militari, oppure altri tipi di navigli o aeromobili che però devono esser chiaramente contrassegnati e riconoscibili come mezzi in servizio dello Stato ed autorizzati a compiere tali operazioni³⁶. Gli organi che dispongono il sequestro hanno il diritto di decidere la pena da infliggere e le sorti della nave, aeromobile ed equipaggio sequestrato nel rispetto dei diritti dei terzi ed in buona fede. Quando il sequestro di una nave o di un aeromobile sospettati di pirateria risulta effettuato sulla base di prove insufficienti e quindi infondato, lo Stato che ha disposto il sequestro è responsabile nei confronti dello Stato di bandiera dei danni subiti dalla nave o dall'equipaggio o dal cargo trasportato³⁷.

Attualmente, le norme della Convenzione di Montego Bay vanno viste insieme alla definizione che l'IMO, International Maritime Organization, ha dato di *armed robbery against ships* che, ad oggi, costituiscono la maggior parte degli illeciti commessi in mare.

Questi atti sono caratterizzati dal fatto che sono atti criminali di opportunità, il cui successo dipende dalle circostanze del momento, dalla vulnerabilità della nave da depredare e dalla facilità di trovare un appoggio sicuro sulla terra ferma confidando in una complicità da parte dello Stato costiero.

L'incremento di questi atti di rapina a mano armata ha posto dei dubbi sui limiti delle norme volte alla repressione del fenomeno contenute nella Convenzione del 1982, poiché tali norme non ricomprendono tali atti; proprio perché tali atti non possono esser ricondotti alla nozione di pirateria essi sfuggono anche al regime di repressione della pirateria stessa, arrecando un grave danno sia alla libertà di navigazione che ai navigli ed al loro equipaggio.

Per questo motivo l'IMO si è mossa per portare ad una graduale assimilazione sostanziale tra pirateria ed atti di *armed robbery against ships*. Molto importante sotto questo aspetto è il *Code of Practice for the Investigation of the Crimes of Piracy and Robbery Against Ship*, il quale da una parte evidenzia le similitudini tra gli elementi costitutivi degli atti di *armed robbery* e della pirateria, e per altro verso individua nel diverso *locus commissi delicti* il principale *discrimen*

³⁵ Convenzione di Montego Bay 1982, art.105

³⁶ Convenzione di Montego Bay 1982, art.107

³⁷ Convenzione di Montego Bay 1982, art.106

tra i due illeciti considerati³⁸. Secondo la risoluzione A.1025(26) di tale organizzazione, l'*armed robbery against ships* consiste in uno dei seguenti atti:

a) qualsiasi atto illegale di violenza o di sequestro o ogni altro atto di rapina, o minaccia, anche diverso da un atto di pirateria, commesso a fini privati e diretto contro una nave o contro persone o beni appartenenti ad una nave, nelle acque interne di uno Stato, nelle acque arcipelagiche e nel proprio mare territoriale

b) qualunque tipo di atto che inciti alla o intenzionalmente faciliti uno degli atti descritti sopra³⁹. Secondo la sopra indicata risoluzione la maggior parte degli attacchi commessi contro le navi mercantili che transitano su rotte commerciali marittime sono effettuati nelle acque arcipelagiche, in quelle interne e in quelle territoriali degli Stati. La necessità di apporre modifiche al *Code Of Practice* del 2001, che dava una prima definizione dell'*armed robbery against ships*, sono state mosse da un riaffermarsi del fenomeno in quegli anni e dalla necessità di trovare rimedi e soluzioni soprattutto per quanto riguardava la situazione della Somalia, qualificata come “failed State” e diventato così una roccaforte per i pirati.

A mio avviso, gli atti in questione non vanno visti come qualcosa di differente rispetto agli atti di pirateria, ma vanno visti come una progressiva “evoluzione” del fenomeno stesso.

³⁸ LUCA MARINI, *pirateria marittima e diritto internazionale*, G. Giappichelli editore, Torino, 2016, pp.10-11

³⁹ [Resolution A.1025\(26\)](#) (Annex, paragraph 2.2), *IMO's Code of Practice for the Investigation of the Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ships, 2009*

LE ROTTE DELLA PIRATERIA

Il trasporto marittimo costituisce oggi la spina dorsale degli scambi commerciali internazionali poiché circa l'80% del commercio globale viene trasportato via mare.

Per quanto riguarda il commercio marittimo europeo le due principali rotte d'ingresso del Mediterraneo, sia in entrata che in uscita, sono lo stretto di Suez e quello di Gibilterra. Infatti, il primo coinvolge il traffico delle merci provenienti dal Golfo di Aden mentre il secondo, oltre al traffico proveniente dall'Atlantico, che però è dirottato verso i porti nordici, convoglia il traffico africano, specialmente quello proveniente dal Golfo di Guinea.

Negli ultimi anni il fenomeno della pirateria ha visto coinvolti questi due punti nevralgici del trasporto marittimo a causa del dissesto economico e dell'instabilità politica che li affligge. La situazione della Somalia come "failed state", poiché manca un governo che abbia un effettivo controllo sul territorio, si crea negli anni '90, con la guerra civile fra diverse fazioni di c.d. signori della guerra. La pirateria nel Golfo di Guinea è profondamente diversa da quella somala: gli Stati che si affacciano sul suddetto golfo non sono "falliti" in quanto hanno un loro apparato statale e anche giudiziario funzionante, e da un punto di vista economico la maggior parte del petrolio commerciato in Europa proviene da quelle zone.

In questo capitolo verranno analizzati questi due fenomeni che affliggono aree diverse ma che comportano una grave instabilità e soprattutto un gran pericolo per gli scambi commerciali via mare.

2.1 Somalia: dal fallimento dello Stato al fiorire della pirateria

Nel 1991 i gruppi armati ed i ribelli somali rovesciarono il regime dittatoriale di *Siad Barre* lasciando il paese in una situazione di instabilità e di vuoto di potere e innescando un'inarrestabile guerra fra clan e bande rivali che provocò il blocco di qualsiasi attività economica ed una vera e propria strage tra la popolazione civile.

Nel 1992 le Nazioni Unite intervennero, nel tentativo di porre fine alla guerra civile che affliggeva questi territori, adottando la risoluzione 751-1992 che istituiva un'operazione militare ed umanitaria denominata UNOSOM I. Questa operazione consisteva in un'azione di

controllo sul cessate il fuoco tra le fazioni coinvolte nella guerra civile somala e nella protezione dei soccorsi umanitari.

Di fronte al palese fallimento della suddetta missione, le Nazioni Unite corsero ai ripari con la risoluzione istitutiva della *Unified Task Force*, denominata UNITAF (risoluzione 794-1992) e che invitava tutti gli stati partecipanti ad impiegare tutti i mezzi possibili per arrivare al compimento di questo obiettivo. L'UNITAF era in effetti una forza multinazionale, sotto il comando generale degli Stati Uniti e degli altri paesi partecipanti all'operazione, che aveva come obiettivo quello di instaurare al più presto le condizioni di sicurezza per le operazioni di soccorso in Somalia,.

Quando l'UNITAF sbarcò sulle coste della Somalia, vi trovò una situazione complessa e di completo caos che portò la Comunità Internazionale a cessare l'operazione dell'UNITAF nel maggio del 1993 e a provare un'ultima soluzione con la missione UNISOM II (risoluzione 814-1993). Quest'ultimo tentativo aveva tra i suoi obiettivi, oltre al ripristino di adeguate condizioni di vita, quello di procedere al disarmo delle fazioni somale per ristabilire un governo centrale e dare al paese nuova stabilità politica⁴⁰. Le milizie locali osteggiarono pesantemente quest'operazione portandola al fallimento ed all'interruzione agli inizi del 1995.

Da questo momento la Somalia fu lasciata al suo destino ed essa restò teatro degli scontri fra i c.d.. *signori della guerra*, nonostante alcune forze locali presenti sul territorio si fossero per la creazione di un governo provvisorio, che comunque non riuscì a esercitare un potere effettivo.

In questo contesto si inserirono le c.d. *corti islamiche*, un movimento a base religiosa che intendeva imporre l'applicazione delle leggi del Corano; nel 2006 le corti islamiche riuscirono a controllare buona parte del territorio somalo. Solo con un successivo intervento dell'esercito della vicina Etiopia, cristiana e preoccupata per la diffusione dell'integralismo islamico, fu disfatto il potere conquistato dalle corti islamiche⁴¹.

Quando nel 2011 le corti islamiche furono definitivamente allontanate dalla sfera politica e decisionale del paese si pensò che il problema dell'instabilità in Somalia fosse stato risolto, ma i *signori della guerra* somali ritornarono prepotentemente sulla scena ed iniziarono una sanguinosa battaglia per la conquista del potere dimostrando ancora una volta tutta la fragilità e la precarietà del Governo provvisorio.

In questo contesto, il fenomeno della pirateria ha trovato il suo perfetto campo di proliferazione ed espansione.

⁴⁰ NATALINO RONZITTI, *Introduzione al diritto Internazionale*, G.Giappichelli Editore, Torino, 2013 pp.460-462

⁴¹ G. SABATUCCI V. VIDOTTO, *Storia Contemporanea Il Novecento*, Editori Laterza, Bari, 2008

Essendo la Somalia un paese caratterizzato da una costa molto estesa, ha una numerosa comunità di pescatori che, con il passare degli anni e con il susseguirsi delle generazioni, si sono specializzati nella navigazione e nella pesca in alto mare. Con l'avvento della guerra civile, che ha portato fame ed instabilità geopolitica (come lo sfruttamento intensivo delle risorse ittiche da parte di navigli di nazionalità estera ed il relativo depauperamento delle stesse a casa dell'inquinamento massivo delle loro acque), i pescatori hanno preso dimestichezza con l'utilizzo delle armi⁴².

All'inizio degli anni Novanta la pirateria era principalmente legata alla piccola manovalanza del porto di Mogadiscio e di Kisimayo, caratterizzata da un raggio d'azione limitato agli specchi di mare dei due principali centri portuali della Somalia meridionale. Le azioni di pirateria erano inizialmente attuate tramite l'utilizzo di piccole imbarcazioni con scarsa autonomia. Tutto ciò portava i pirati a limitarsi ad azioni di rapina con pochissime occasioni di sequestro delle navi attaccate e del loro equipaggio, e a utilizzare la violenza solo con lo scopo di intimorire per poi farsi consegnare i beni di valore o parte del carico trasportato. Quando i pirati tornavano sulle coste con il bottino catturato dovevano consegnarne gran parte ai signori della guerra ai quali rispondevano direttamente.

Tra il 2001 ed il 2002, con il proliferare delle formazioni qaediste e talebane nel territorio somalo, la pirateria somala ha subito una prima trasformazione: ha così iniziato a prendere piede la convinzione del potenziale economico di queste attività piratesche e di conseguenza sono state riorganizzate e migliorate le tecniche e la strumentazione in mano ai pirati. Hanno iniziato ad utilizzare lance veloci appoggiate da più capienti navi madre che avevano la funzione di stazionamento e di rifornimento permettendo ai pirati di agire per giorni in alto mare in attesa di prede più grandi. Ciò ha comportato un incremento del raggio d'azione della pirateria; gli abordaggi hanno iniziato ad essere condotti a squadre che intimorivano le prede con la minaccia di armi e di esplosivo sugli scafi. Questo ha consentito ai pirati di salire sulle navi per deprederne il carico e poi rientrare verso la nave madre.

L'ultima fase dell'evoluzione della pirateria somala si ha con l'uscita di scena delle corti islamiche e delle forze qaediste nel dicembre 2006. La criminalità organizzata globale, come la mafia russa, iniziò ad interessarsi alla pirateria in queste zone aumentandone le capacità logistiche ed operative in modo considerevole. Ciò comportò per i pirati la possibilità di usufruire di informazioni precise ottenute tramite la rete di criminalità internazionale. In questo modo i pirati potevano compiere azioni mirate e usufruire di zone specifiche attrezzate per lo

⁴²MASSIMO A. ALBERIZZI-CARLO BIFFANI-GUIDO OLIMPO, *BANDITS: la lotta alla pirateria del XXI secolo*, fuoco edizioni 2009

stazionamento delle imbarcazioni catturate; fu poi creata una rete di gestione del territorio per gli ostaggi così da non permettere l'intervento da parte delle forze speciali per la loro liberazione.

I vertici della moderna pirateria somala hanno modificato le regole di partecipazione degli equipaggi: i pirati non sono più considerati dei disperati alla ricerca della paga ma hanno una "dignità guerriera" quali difensori delle coste somale dalle attività illegali da parte delle società straniere come l'attività di pesca illecita o lo stoccaggio dei materiali tossici⁴³.

È proprio l'attività di pesca illegale, secondo un'analisi settoriale portata avanti dall'agenzia *Oceans Beyond Piracy*, uno dei principali fattori che ha portato la popolazione costiera ad abbandonare la propria attività di pesca per dedicarsi alla pirateria. La mancanza di opportunità economiche ed il progressivo diffondersi della pesca illegale sono state identificate come il principale motore di risentimento di queste popolazioni nei confronti della Comunità Internazionale e delle sue operazioni, viste non come tentativo di arginare il fenomeno della pesca illegale ma al contrario come strumento di difesa delle suddette attività. Sempre secondo le indagini portate avanti dall'agenzia, è la mancanza di opportunità economiche che costringe tuttora i pescatori ad intraprendere la strada della pirateria e non, come è oggi opinione diffusa, motivazioni di tipo religioso o di appartenenza ai clan.

La pesca illegale straniera comporta per i pescatori locali mancate opportunità di guadagno e di sviluppo, oltre che la mancanza di pesce necessario per la loro sussistenza. Molto spesso poi i pescatori illegali hanno dei comportamenti aggressivi nei confronti dei locali, utilizzando guardie armate presenti a bordo come deterrente. La presenza delle navi straniere dotate dei sistemi di sicurezza di cui sopra impedisce ai pescatori locali l'esercizio dell'attività di pesca in queste zone⁴⁴.

In conclusione, essendo la pesca una delle principali attività economiche della Somalia, ed essendo i pescatori fortemente danneggiati dall'attività di pesca illegale che prolifera lungo le loro coste, questi hanno scelto spesso la via della pirateria per tutelare le proprie attività.

E' indiscutibile che da un punto di vista socio-economico la pirateria nel Corno d'Africa è alimentata dai ceti più poveri della popolazione interessata; questi ceti si sostengono per mezzo della pirateria in Stati dove la fragilità delle strutture e i rischi per la sicurezza marittima sono evidenti.

⁴³ NICOLA PEDDE, Com'è cambiata la pirateria somala dagli anni novanta a oggi (2011), *Limes Online*

⁴⁴ *Oceans Beyond Piracy, Somali perspectives on Piracy and Illegal fishing* (2015),

2.2 Il Golfo di Guinea: pirateria 2.0

Nelle acque del Golfo di Guinea si è verificata un'evoluzione della pirateria: si sono registrati saccheggi e sequestri da parte di pirati armati contro navi appartenenti all'industria del petrolio.

Analizzando la situazione occorre mettere in evidenza due aspetti principali:

- 1) L'incremento dell'attività di pirateria nell'Africa Occidentale, in particolar modo nel Golfo di Guinea ricco di petrolio e minerali. Gli Stati che si affacciano sul Golfo di Guinea – Nigeria, Guinea Equatoriale, Gabon e Ghana – sono i paesi leader nella produzione del petrolio africano. In queste zone il fenomeno è relativamente nuovo e fino a poco tempo fa non molto frequente e documentato. La situazione è drasticamente cambiata a partire dal 2009 quando, a seguito di un rapporto dell' *International Maritime Organization* (IMO), quelle zone costiere sono state indicate tra le sette zone più pericolose per i traffici marittimi al mondo. Dal febbraio 2011 sono stati riportati più di due dozzine di attacchi di pirateria nel Golfo di Guinea e ciò ha portato la *Lloyd's Market Association*, azienda leader nel settore assicurativo, ad indicare le acque del Benin e della Nigeria nella stessa categoria di alto rischio delle acque della Somalia⁴⁵.
- 2) La grande estensione territoriale del fenomeno, che ricopre l'intera regione, potrebbe rendere più complicata la sicurezza e la serenità dei naviganti. Questo porterebbe anche un aumento dei costi per la sicurezza della navigazione ed uno scoraggiamento degli investimenti. Il proliferare dei pirati nel Golfo di Guinea è legato ai ricchi bottini ottenibili in un'area dove vengono estratti ogni giorno 5 milioni di barili di petrolio, che aumenteranno notevolmente quando saranno attivi anche i nuovi pozzi offshore dell'Angola che presumibilmente costituiranno più a Sud una nuova area di interesse per la pirateria⁴⁶

Altri elementi interessanti da analizzare sono l'identità dei pirati, il loro *modus operandi* e i loro obiettivi.

La maggior parte dei pirati arrestati nel Golfo di Guinea sono pirati locali che spesso hanno avuto legami con il mercato nero e con i conflitti del Delta del Niger legati al petrolio. Spesso sono armati e sponsorizzati da militari ed ufficiali corrotti appartenenti all'industria petrolchimica o da gruppi di ex-ribelli, ladri professionisti o pescatori. A differenza dei pirati somali, che per la maggior parte agiscono per la loro condizione di povertà, i pirati del Golfo di Guinea sono organizzati in veri e propri gruppo di ribelli armati di etnia Ljaw ed i Gbo del Delta del Niger uniti nel MEND (Movement for the Emancipation of the Niger Delta). Questi rivendicano lo sfruttamento dei giacimenti petroliferi nigeriani, principalmente nelle mani di

⁴⁵ Security Council Report, Piracy in the Gulf of Guinea (2011)

⁴⁶ GIANANDREA GAIANI, i pirati puntano sul petrolio del Golfo di Guinea (2014), *Il Sole 24 ore*

multinazionali straniere e chiedono politiche di redistribuzione degli introiti sul territorio. Gli attacchi del MEND sono spesso rivolti sia contro infrastrutture petrolifere che contro petroliere transitanti nelle acque limitrofe. Questa organizzazione oggi riunisce gruppi armati e pescatori che svolgono un'attività para-criminale⁴⁷.

Il *modus operandi* della pirateria del Golfo di Guinea è caratterizzato principalmente da attacchi nei confronti delle petroliere e del loro cargo che viene parzialmente o integralmente sottratto direttamente in mare per poi essere rivenduto sul mercato nero grazie al loro stretto legame con le milizie e le bande criminali locali ed internazionali⁴⁸. L'esistenza di stati costieri nel Golfo di Guinea in grado di controllare e pattugliare sia il mare territoriale che il territorio non permette ai pirati di usufruire di approdi naturali dove poter custodire le navi in attesa del riscatto (come avviene invece nel Corno d'Africa). I pirati sono così costretti a preferire la depredazione, anche parziale, del carico delle navi direttamente in mare ricorrendo molto spesso all'uso della violenza⁴⁹. Nella maggior parte dei casi, i pirati, dopo aver sparato in direzione del ponte della nave da abbordare (con fini intimidatori), procedono con l'isolamento degli ufficiali di alto rango e degli ingegneri per poi procedere al saccheggio della nave e allo svuotamento del greggio che viene sverzato in piccole navi cisterne sotto il loro controllo.

Se dunque inizialmente l'obiettivo principale era il carico di petrolio, di recente, vista anche la diminuzione del prezzo del greggio ed i relativi guadagni, i pirati hanno modificato i loro obiettivi preferendo le rapine e i rapimenti di persone o equipaggi. Secondo i dati forniti dall'agenzia *Oceans Beyond Piracy* gli attacchi contro le petroliere nel 2015 sono calati rispetto a quelli dell'anno precedente, passando dall'essere il 50% degli obiettivi al solo 18%. I rapimenti costituiscono la maggior parte degli attacchi avvenuti con successo nel 2015, seguiti dalle rapine armate e da un solo caso di dirottamento. Sono stati registrati 18 tentativi di rapina nell'area interessata, dei quali 12 vicino ai porti e alle aree di ancoraggio e 6 in alto mare (5 nelle acque territoriali nigeriane e solo 1 in acque internazionali). L'unico caso di dirottamento di una nave avvenuto con successo è quello della nave mercantile MT Mariam alla quale è stato rubato l'intero carico trasportato.

Gli effetti negativi della pirateria in questa zona geografica hanno causato perdite valutabili in milioni di dollari non solo per il traffico marittimo del petrolio e dei derivati petrolchimici a livello internazionale ma anche per i paesi della costa che hanno subito notevoli perdite economiche: il Benin, nel 2011-2012, ha registrato una perdita economica del 70% e una

⁴⁷ ALESSANDRA VIRGILI, L'incremento della pirateria nel golfo di guinea (2013), *Centro Studi Internazionali*

⁴⁸ UNODC, *Maritime Crime Programme - West Africa*(2014)

⁴⁹ LUCA MARINI, *Pirateria Marittima e Diritto Internazionale*, G.Giappichelli editore, Torino, 2016

diminuzione degli introiti governativi del 28%; le spese di navigazione sono aumentate (essendo aumentati costi delle assicurazioni e quelli relativi alla sicurezza a bordo) e con esse il costo delle importazioni e della vita⁵⁰.

In conclusione, il Golfo di Guinea e le coste dell'Africa centro occidentale sembrano essere le aree destinate a testimoniare le tendenze evolutive della pirateria contemporanea che registra una convergenza tra pirateria, *armed robbery* e crimine organizzato internazionale⁵¹.

Per combattere la pirateria è necessaria la cooperazione internazionale. Forme di contrasto esclusivamente militari non garantirebbero la risoluzione del problema che trova le sue radici nell'emarginazione sociale e nella precarietà dello sviluppo in alcune aree geografiche.

⁵⁰ Ivi ALESSANDRA VIRGILI, *L'incremento della pirateria nel golfo di guinea* (2013), *Centro Studi Internazionali*

⁵¹ LUCA MARINI, *Pirateria Marittima e Diritto Internazionale*, G.Giappichelli editore, Torino, 2016

LA REAZIONE AL FENOMENO DELLA PIRATERIA

In un mondo globalizzato la sicurezza, la legalità e lo sviluppo degli Stati dipende sempre più dalla sicurezza, legalità e dallo sviluppo dell'intero pianeta.

La pirateria è un crimine internazionale e il diritto internazionale ha trovato non poche difficoltà nella costruzione di una cornice di regole che siano rispettate da tutti gli Stati. È molto difficile far sì che le regole siano rispettate in una società non organizzata verticalmente. . Ciò è possibile solo grazie alla cooperazione fra gli Stati, soprattutto fra gli Stati di buona volontà, in particolare una cooperazione internazionale che miri non solo ad un contrasto immediato ma anche allo sradicamento delle cause che generano tale fenomeno.

3.1 La Cooperazione Internazionale

La pirateria costituisce da tempo oggetto di numerosi accordi di cooperazione internazionale, regionali e bilaterali finalizzati alla sua repressione. Basti ricordare che la Convenzione di Montego Bay pone a carico degli Stati contraenti l'obbligo di cooperare il più possibile per la repressione della pirateria.

Questo obbligo di cooperazione tra Stati deve essere:

A) Politico: l'assunzione di vincoli può spingere alcuni Stati, che aspirano ad assumere un ruolo dominante nella lotta alla pirateria o semplicemente desiderosi di proteggere interessi condivisi sul piano internazionale, a svolgere un'attività di controllo sull'efficacia e l'effettività delle misure di contrasto e di repressione della pirateria, riducendo anche il rischio di recrudescenza e di espansione del fenomeno;

B) Giuridico: nell'eventualità che la cooperazione intergovernativa si traduca in accordi e convenzioni di portata regionale. Ciò può costituire l'occasione per ridurre e/o eliminare la disomogeneità tra le varie legislazioni nazionali introducendo in alcuni ordinamenti norme in grado di colmare eventuali lacune;

C) Operativo: tali accordi perseguono l'obiettivo di individuare misure di autodifesa attuabili dalle navi in navigazione (c.d. *best management practices*);

D) Economico: è evidente l'interesse di alcuni Stati di garantire la sicurezza della navigazione marittima, come paiono evidenti le difficoltà di altri stati a sostenere i costi derivanti dallo svolgimento delle attività di contrasto⁵².

Tale Convenzione (Montego Bay, 1982) non ha però posto regole precise con riguardo all'uso della forza in mare e l'esercizio della giurisdizione. I singoli Stati non hanno provveduto a seguire una prassi applicativa e integrativa delle norme internazionali in materia di repressione della pirateria.

Da qui l'esigenza del Consiglio di Sicurezza dell'ONU di emanare numerose risoluzioni volte a dichiarare la pirateria una "minaccia alla pace ed alla sicurezza internazionali" da debellare per ristabilire la libertà di navigazione.

In tali risoluzioni, il Consiglio di Sicurezza ha anche autorizzato i singoli Stati all'uso della forza con tutti i mezzi necessari secondo i vigenti principi di diritto internazionale, nel rispetto cioè della sovranità, indipendenza e integrità territoriale degli Stati presenti nelle zone di intervento.

In particolare, nella risoluzione 1816 del 2008, il Consiglio di Sicurezza ha autorizzato gli Stati membri, previo consenso del governo federale di transizione somalo, ad accedere alle acque territoriali somale al fine di tutelarne la navigazione. Questo ha portato il Parlamento somalo ad approvare un progetto di legge per l'istituzione di una EEZ (Economic Exclusive Zone) prospiciente le sue coste⁵³. In tal modo, si è anche rispettata l'esclusiva sovranità della Somalia nella protezione dell'ambiente marino e nello sfruttamento delle proprie risorse.

Successivamente, nel dicembre 2008, il Consiglio di Sicurezza ha adottato un'ulteriore risoluzione, la 1851, attraverso la quale ha ampliato sensibilmente i poteri degli Stati Membri: essi sono autorizzati ad adottare misure di contrasto e di repressione della pirateria e degli altri illeciti contro la sicurezza della navigazione direttamente nel territorio somalo al fine di catturare e distruggere le basi logistiche dei pirati⁵⁵.

Le risoluzioni 1846 e 1851 del Consiglio di Sicurezza dell'ONU sollecitano con forza gli Stati a perseguire l'obiettivo di punire gli atti di pirateria e autorizzano ad operare anche sulla terraferma.

Numerose sono state le operazioni navali internazionali di salvaguardia delle rotte interessate dagli attacchi e la lotta alla pirateria è stata condotta da navi appartenenti alle marine di tutto il

⁵² F.MUNARI, *La "nuova" pirateria e il diritto internazionale. Spunti per una riflessione*, in *Rivista di Diritto Internazionale*, Roma, 2009

⁵³ Pirateria marittima da terzo millennio, STEFANO D'AUREA, gnosis.aisi.gov.it

⁵⁵ Luca Marini, *pirateria marittima e diritto internazionale*, G. Giappichelli Editore, Torino, 2016

mondo che agiscono di propria iniziativa o sotto l'egida della NATO (*Ocean Shield*) o quella dell'Unione Europea (*Atalanta*).

L'operazione *Ocean Shield* è iniziata nel 2009 ed è finalizzata ad associare l'azione di repressione e prevenzione della pirateria con la concessione di assistenza tecnica agli Stati della regione, con lo scopo di migliorare le strategie e le capacità operative nel campo della lotta alla pirateria. Ad essa partecipano sia Stati membri della NATO che altri Stati.

L'operazione *Atalanta* è stata invece la prima operazione militare navale promossa dall'Unione Europea, avviata nel 2008 con lo scopo di appoggiare sia gli aiuti umanitari rivolti alla popolazione somala sia le navi mercantili degli Stati europei; anche l'operazione *Atalanta* presenta i caratteri tipici delle coalizioni internazionali costituite *ad hoc*, poiché ad essa partecipano, oltre agli Stati membri, anche Paesi terzi (come la Norvegia ed il Montenegro).

L'atteggiamento della Comunità Internazionale verso la pirateria che imperversa nel Golfo di Guinea è quello di evitare un'internazionalizzazione del fenomeno rimettendosi agli Stati locali e le organizzazioni locali affinché possano sviluppare meccanismi di collaborazione giudiziaria, di polizia, di investigazione per stroncare il fenomeno finché non sia troppo tardi.

Avendo la Convenzione di Montego Bay, che sotto l'aspetto delle regole sulla pirateria può considerarsi una convenzione-quadro, rimette a modalità e strumenti ulteriori il conseguimento della cooperazione promossa tramite l'attività di organizzazioni intergovernative e organismi non governativi competenti *ratione materiae*.

Alla prima categoria appartiene l'IMO (International Maritime Organization), istituita dalla Convenzione di Ginevra del 1948 e il cui Statuto è entrato in vigore nel 1958. Tale organizzazione ha come obiettivo quello di risolvere i problemi relativi alla sicurezza dei traffici marittimi attraverso l'adozione di raccomandazioni e risoluzioni. Molto importanti sono i report annuali formulati dall'IMO, i quali analizzano tutti gli attacchi di pirateria e di *armed robbery* dandone una visione d'insieme. L'IMO si è così adoperata per far sì che venissero stipulati accordi regionali per aumentare la cooperazione nelle zone del Golfo di Aden e del Golfo di Guinea.

Tra questi accordi meritano di essere ricordati il *Djibuti Code of Conduct* ed il *Yaoundè Code of Conduct*. Il *Code of Conduct concerning the Repression of Piracy and Armed Robbery against Ships in the Western Indian Ocean and the Gulf of Aden*, meglio conosciuto come *Djibuti Code of Conduct*, è stato adottato nel gennaio 2009 e si limita a ribadire la volontà degli Stati firmatari di sviluppare la cooperazione necessaria per reprimere la pirateria e gli atti di *armed robbery*, conformemente alle norme di diritto internazionale, attraverso la condivisione di informazioni e tramite lo sviluppo di operazioni congiunte. Inoltre questo codice richiama la

volontà degli Stati firmatari di modificare la propria legislazione nazionale per introdurre norme efficaci nella persecuzione sul piano giudiziario di coloro che sono colpevoli di aver commesso atti di pirateria o di *armed robbery*⁵⁶.

Invece il *Code of Conduct concerning the repression of piracy, armed robbery against ships and illicit maritime activity in West and Central Africa*, anch'esso meglio noto come *Yaoundè Code of Conduct*, è stato stipulato nel giugno 2013 su iniziativa dell'IMO con riferimento specifico all'Africa centro-occidentale ed al Golfo di Guinea. Questo codice individua gli strumenti e gli obiettivi da perseguire nel quadro della cooperazione intergovernativa enfatizzando la convergenza tra pirateria, *armed robbery* e “*transnational organized crime*” e presta particolare attenzione alla repressione delle attività di pesca illegale. Esso, infine, stabilisce che gli Stati contraenti possono intervenire, previa autorizzazione degli Stati territoriali, per reprimere atti di pirateria o di *armed robbery*⁵⁷. Non si è voluto dare adito alle paure di alcuni Stati sulla possibilità di perdere la propria sovranità territoriale sopra le acque territoriali a loro adiacenti⁵⁸.

Significativo è anche il ruolo svolto dall'UNODC (*United Nations Office for Drugs and Crime*) che ha permesso la realizzazione di due programmi molto importanti: il *Global Maritime Crime Programme (GMCP)*, il quale assiste gli Stati nell'aumentare le loro capacità operative nel combattere gli illeciti commessi in mare, ed il *Counter Piracy Programme (CPP)*, realizzato per assicurare una concreta risposta della comunità internazionale al flagello della pirateria nel Corno d'Africa.

Il CPP ed il GMCP hanno formulato il “*piracy prosecution model*” per far sì che i pirati intercettati in mare avessero un equo processo dopo la cattura e non venissero rilasciati senza alcun tipo di sanzione. Il Kenya, le Mauritius, le Seychelles e la Tanzania sono stati i primi ad essere indicati per lo sviluppo del suddetto modello. Questi Stati vengono assistiti oltre che nella formazione di giudici, procuratori, polizia carceraria, polizia e ufficiali della guardia costiera, nella costruzione di tribunali e di prigioni⁵⁹.

Un'ulteriore iniziativa mossa dall'UNODC è quella del *Piracy Prisoner Transfer Programme*, il quale consente agli accusati, processati e condannati di poter scontare la pena nel proprio paese d'origine. Questo permette loro di scontare la pena vicino alle proprie famiglie ma pur sempre in prigioni monitorate dall'UNODC⁶⁰.

⁵⁶ Code of Conduct Concerning the Repression of Piracy and Armed Robbery Against Ships in the Western Indian Ocean and the Gulf of Aden (Djibuti, 2009)

⁵⁷ Code of Conduct Concerning the Repression of Piracy, Armed Robbery Against Ships, and Illicit Activity in West and Central Africa (Yaoundè, 2013)

⁵⁸ Luca Marini, *pirateria marittima e diritto internazionale*, G. Giappichelli Editore, Torino, 2016

⁵⁹ UNODC, *Maritime Crime and Piracy* (2015)

⁶⁰ UNODC, *Piracy Transfer Programme* (2015),

Analizzando i dati forniti dall'*Annual Report* del 2015 dell'UNODC l'attività dei tribunali in Kenya, Mauritius e nelle Seychelles rimane molto attiva. Alla fine del dicembre 2015 nelle Mauritius 12 detenuti accusati di pirateria sono stati assolti in primo grado e sono in attesa dell'esito del giudizio d'appello promosso dal procuratore contro di loro; nelle Seychelles gli ultimi 5 pirati ancora sotto giudizio stanno aspettando i risultati del loro processo. Finora 138 dei 142 accusati di pirateria sono stati dichiarati colpevoli, mentre in Kenya sono stati processati 147 dei 164 sospetti accusati di pirateria⁶¹.

Per quanto invece concerne gli organismi non governativi occorre citare l'International Maritime Bureau (IMB) istituito nel 1981. Quest'organismo è molto importante perché nel 1992 crea il *Piracy Reporting Centre* (PRC), con il compito di raccogliere e reindirizzare le denunce di attacchi di pirateria ed *armed robbery* alle forze di polizia presenti nelle zone e di elaborare e divulgare i dati raccolti allo scopo di favorire l'elaborazione di strategie efficaci per la lotta alla pirateria.

Non tutti gli Stati considerano però la pirateria come un crimine nei loro ordinamenti nazionali, rendendo più difficili gli sforzi della comunità internazionale per arginare questo fenomeno. Quindi per far sì che il fenomeno della pirateria, che è in costante crescita, trovi una battuta d'arresto è necessario che tutti gli Stati modifichino i propri ordinamenti interni in materia penale con l'inserimento del fenomeno come reato e la previsione delle relative misure di contrasto.

3.2 Le soluzioni degli stati *uti singuli*: il caso dell'Italia

Si è già detto che per tanti paesi la pirateria non costituisce un reato, nonostante l'attività delle Nazioni Unite e del Consiglio di Sicurezza abbia fatto sì che tutti i paesi ponessero delle basi legislative per debellare la pirateria, punendone non solo gli autori materiali ma anche i loro complici e mandanti.

Poiché dunque Tutti gli sforzi compiuti a livello internazionale non hanno arginato il fenomeno della pirateria. si è pensato di risolvere il problema con il ricorso a società di vigilanza privata (*contractors*) a bordo delle navi; i primi Stati che hanno fatto uso di *contractors* sono stati quelli che non dispongono di una flotta armata e sono considerati *open register*.

In Italia il reato di pirateria marittima è disciplinato dagli artt.1135-1136 del Codice della Navigazione⁶². Si è a lungo dibattuto della possibilità di introdurre personale armato a bordo

⁶¹ UNODC, Global Maritime Crime Programme Annual Report 2015 (2015)

⁶² Artt.1135, "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.

delle navi italiane e si è arrivati ad autorizzarlo nel 2011 con decreto legge, successivamente convertito in legge⁶³. Il legislatore ha previsto che il Ministro della Difesa possa stipulare specifiche convenzioni con l'armatore privato volte a proteggere navi battenti bandiera italiana che navigano nelle zone a rischio. La protezione della Marina Militare su suddette navi può essere realizzata con l'imbarco di personale delle forze armate o con guardie giurate che sono a carico dell'armatore.

Le navi che possono imbarcare personale militare di protezione a bordo sono solo navi battenti bandiera italiana; ne restano fuori navi di proprietà italiana, ma battenti bandiera straniera ma. I rapporti sulle azioni di pirateria compiute negli ultimi anni evidenziano che nei casi in cui era presente a bordo delle navi personale armato, gli attacchi dei pirati sono stati sventati: motivo per cui la richiesta dei *contractors* a bordo delle navi è cresciuta notevolmente.

Altro vantaggio per gli armatori ad avere sicurezza a bordo è la riduzione dei costi assicurativi che le compagnie di assicurazioni sono disposti a diminuire qualora vi sia a bordo una sicurezza armata.

È comunque escluso che la sicurezza a bordo delle navi mercantili possa dare la caccia ai pirati; questo è un compito esclusivo delle navi da guerra debitamente autorizzate e contrassegnate⁶⁴. Il team armato può solo reagire ad un attacco di pirati con l'intento di proteggere la nave. Le navi da guerra italiane svolgono principalmente un ruolo di tutela della sicurezza marittima che va al di là dello stretto ambito di difesa militare. La Marina Militare è chiamata a cooperare per garantire libertà, sicurezza e progresso del commercio marittimo

Nel caso in cui i militari sequestrino una nave pirata e i pirati siano eventualmente arrestati sorge il problema della giurisdizione competente. La prassi è orientata alla cooperazione extragiudiziale tra Stati che accettano di ricevere di fatto gli equipaggi e le navi coinvolte.

L'impegno dell'Italia nella lotta alla pirateria è sicuramente molto importante e non è secondo a nessun altro Paese coinvolto nel fenomeno. L'attività svolta è avvenuta con l'invio di navi militari, e con la produzione di leggi *ad hoc*.

Il caso più eclatante che ha visto coinvolta l'Italia negli ultimi anni è indubbiamente quello del febbraio 2012 che ha visto come protagonisti la petroliera italiana Enrica Lexie e due dei marò della marina militare italiana che erano a bordo per garantirne la sicurezza.

La Enrica Lexie venne avvicinata da un'imbarcazione da pesca con a bordo cinque persone armate che, nella versione dei fatti fornita dal personale della petroliera, avevano evidenti

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.”

⁶³ D.L. 107/2011 convertito in legge 2 agosto 2011 n.130

⁶⁴ Artt.106-110 Convenzione di Montego Bay

intenzioni di attaccarla. I sei militari italiani a bordo della petroliera misero in atto, in accordo con gli ingaggi ricevuti, delle azioni dissuasive contro i presunti pirati per poi sparare in aria colpi di avvertimento che fecero cambiare rotta al naviglio. Mentre la petroliera italiana proseguiva il suo viaggio e si trovava già in acque internazionali, venne contattata dal MRCC (Marine Rescue and Coordination Center) di Mumbai per il riconoscimento di presunti sospetti di pirateria arrestati. Il comandante italiano invertì la rotta e nel momento in cui attraccava nel porto indiano venne messo al corrente delle indagini sulla morte di due pescatori indiani causata, secondo le autorità di Mumbai, dai colpi d'arma da fuoco provenienti dalla petroliera italiana.

La difesa dei due marò italiani coinvolti si è basata sulla giurisdizione esclusiva, derivante dal fatto che l'incidente è avvenuto in acque internazionali su una nave battente bandiera italiana, e sull'immunità funzionale di cui godrebbero i due ufficiali in quanto "organi di Stato".

La suddetta materia è regolata a livello internazionale dalla Convenzione di Montego Bay⁶⁵ che disciplina anche, come è noto, la lotta internazionale alla pirateria con regole che codificano la consuetudine internazionale la cui osservanza è obbligatoria per tutti gli stati membri della Comunità Internazionale.

I militari italiani erano imbarcati su una nave battente bandiera italiana per proteggerla in acque a rischio di pirateria nell'ambito della missione "Atalanta" e del D.l. 12 luglio 2011 n.107⁶⁶ attuativo della Risoluzione del Consiglio di Sicurezza dell'ONU in materia di lotta alla pirateria per garantire la libertà di navigazione in zone a rischio⁶⁷.

Secondo quanto poi previsto dalle norme che autorizzano l'imbarco di nuclei armati di protezione su navi commerciali private, l'armatore e il comandante della nave hanno piena autorità sia sulla nave stessa che sui passeggeri, compresi i militari. Al comandante spettano anche compiti di polizia ed ha piena responsabilità delle operazioni volte al contrasto della pirateria operando in base a quanto stabilito dal ministero della difesa. L'art.5 del D.l. n. 107/2011 prevede che al comandante del nucleo armato di protezione siano riconosciute qualità e funzioni, rispettivamente, di ufficiale e di agenti di polizia giudiziaria per i reati di pirateria.

⁶⁵ Convenzione di Montego Bay art.95: "[...] le navi da guerra godono, nell'alto mare, della completa immunità dalla giurisdizione di qualunque Stato che non sia lo Stato di bandiera."

Art. 96: "[...] le navi di proprietà o al servizio di uno stato [...] godono nell'alto mare della completa immunità dalla giurisdizione di qualunque Stato che non sia lo Stato di bandiera."

⁶⁶ Art. 5 D.l. 12 luglio 2011 n. 107 "proroga delle missioni internazionali delle forze armate e di polizia e disposizioni per l'attuazione delle Risoluzioni 1970 e 1973 adottate dal Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite, nonché degli interventi di cooperazione allo sviluppo e a sostegno dei processi di pace e di stabilizzazione. Misure urgenti antipirateria" pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana del 12 luglio 2011

⁶⁷ L'International Transport Workers Federation – ITF già nel 2011 aveva dichiarato come zona a rischio pirateria il tratto che va dalle coste somale verso est fino al 76° meridiano e alla costa ovest dell'India e verso sud fino al 16° parallelo in acque internazionali direttamente confinanti con le acque territoriali indiane

La diatriba tra Italia e India nel caso della Enrica Lexie, riguarda il fatto che essa si trovasse o meno in acque internazionali. Per gli Indiani la nave si trovava in “zona contigua” dove lo stato costiero ha diritto di inseguimento verso le navi che commettono un reato nel mare territoriale⁶⁸. Secondo le autorità indiane, lo Stato del Kerala è competente a giudicare i presunti responsabili della morte dei due pescatori.

Per l’Italia, in base alla legge italiana, ai trattati internazionali e in accordo con le risoluzioni ONU in materia di pirateria internazionale, i marò dell’Enrica Lexie devono essere considerati come personale militare in servizio su territorio nazionale italiano poiché autorizzati a scortare la nave commerciale dal Parlamento e in quanto partecipanti ad una missione ONU contro la pirateria. È indubbio che i due militari fossero a bordo della petroliera in veste di organi dello Stato Italiano; l’attività loro contestata è attribuibile dunque allo Stato Italiano per il quale è stata posta in essere e quindi la responsabilità internazionale è dell’Italia e non dei due ufficiali. Questo secondo il diritto internazionale consuetudinario, vincolante per tutti gli stati. Il dubbio sorge solo in merito al fatto che i due marò stessero svolgendo un’attività nel quadro delle funzioni loro attribuite di lotta alla pirateria (in alto mare, oltre la zona economica esclusiva e la zona contigua). La normativa italiana infine risulta carente nella posizione dei militari italiani rispetto ad azioni di *armed robbery* non qualificabili dunque come pirateria.

⁶⁸ Convenzione di Montego Bay art.33.

CONCLUSIONI

La pirateria è sempre stata considerata come il primo crimine internazionalmente riconosciuto e sia i singoli Stati che la comunità internazionale nel suo insieme, hanno sempre cercato di reprimerla in qualsiasi modo, anche con mezzi discutibili.

Il riaffiorare della pirateria è strettamente legato ad una situazione internazionale molto ambigua, dove paesi bisognosi di aiuto e di sviluppo come quelli africani, vengono lasciati alla mercé degli eventi senza che si faccia nulla di concreto per aiutarli. Molti Stati intervengono solo nel momento in cui sentono toccati i propri interessi, che siano economici, sociali o geopolitici.

Dal mio punto di vista il problema della scarsa efficacia dell'intervento internazionale è da ricercare nelle modalità con le quali si interviene per arginare il fenomeno e il caso della Somalia è il più eclatante.

La Somalia è stata teatro di guerra per più di 20 anni; la Comunità internazionale ha sì inizialmente tentato di arginare la guerra civile che imperversava nel territorio ma, quando ha visto che la situazione era più complessa rispetto alle aspettative, ha deciso di abbandonare la popolazione somala al suo destino; proprio questo abbandono ha suscitato nelle popolazioni somale quel senso di antagonismo nei confronti della comunità internazionale. Quando poi è iniziato a proliferare nelle acque somale il fenomeno della pesca illegale, nessuno si è mosso per arginarlo; i somali, popolazione prevalentemente composta da pescatori, ha visto nella pesca illegale l'ennesimo affronto nei loro confronti e esasperati dalla guerra interna da un lato e dalla pesca illegale dall'altro, non hanno visto altra via di uscita che abbandonare le lenze e le reti ed intraprendere la via della pirateria, molto più rischiosa ma molto più redditizia. Come si può dar torto a persone che sono state costrette a vivere in situazioni estreme e a prendere decisioni estreme. È così che la pirateria in Somalia ha iniziato a proliferare come una malattia endemica, rafforzata dall'inesistenza di un apparato statale in grado di effettuare un minimo di controllo sulle coste e sulla popolazione. Solo quando la pirateria al largo delle coste somale ha iniziato ad intaccare interessi di grandi multinazionali e statali, solo allora la Comunità internazionale ha deciso di riprovare a trovare una soluzione al problema, adottando risoluzioni che autorizzano l'uso della forza sul territorio somalo con l'obiettivo di sradicare il fenomeno.

A mio avviso tali decisioni non hanno inquadrato l'essenza del problema: la pirateria prolifera in uno Stato che non ha né i mezzi né le capacità di controllo sul territorio e sulla popolazione ed i pescatori esasperati dal depauperamento delle loro acque a causa della pesca illegale. La Comunità internazionale, per arrestare il fenomeno, dovrebbe da un lato cercare di aiutare la Somalia nella ricostruzione dell'apparato statale che garantisca stabilità politica, e dall'altro

cercare di attuare una politica dura nei confronti di chi si cimenta nella pesca illegale in quelle acque, perché oltre ad apportare un danno ai somali, comporta un danno ancora maggiore all'ecosistema esistente in quelle acque. Solo così si può effettivamente arginare ed estirpare il fenomeno della pirateria da quelle zone.

Ad oggi, i pirati dell'Africa occidentale, nigeriani e camerunensi per primi, sono più pericolosi di quelli somali in quanto sicuramente più violenti e meglio armati. Spesso i marinai delle navi che transitano per le acque del Golfo di Guinea sono vittime di violenze e pestaggi da parte dei pirati che non perdono tempo in sequestri in attesa di riscatto; essi mirano a rubare tutto ciò che trovano a bordo per poi rubare la nave ed utilizzarla per altri attacchi.

In questa zona i pirati hanno sequestrato petrolio e valori per milioni di dollari. I costi per la sicurezza a bordo delle navi (sia privata che militare) è notevolmente aumentato però, a differenza di quanto accade nel Corno d'Africa, in questa zona gli attacchi dei pirati non si sono ridotti.

Lo stato dei fatti dimostra che la normativa internazionale in materia di pirateria è obsoleta ed incompleta. Andrebbe sicuramente rafforzato l'obbligo di cooperazione tra gli Stati per la repressione della pirateria sia in alto mare che nei territori che forniscono basi logistiche per le operazioni piratesche.

Sembra anche necessario obbligare gli Stati:

- i) ad adottare misure legislative appropriate ed eventualmente favorire la creazione di tribunali penali internazionali.
- ii) A provvedere al blocco dei beni per impedire il pagamento dei riscatti.

Sempre più spesso, la pirateria moderna è connessa al crimine organizzato internazionale o a gruppi terroristici islamici. Da qui l'ulteriore ragione della necessità per tutta la comunità internazionale di sconfiggerla con successo.

L'impegno italiano in questi anni per cercare di sconfiggere, e quanto meno arginare, il fenomeno è indicativo di quanto essa sia temuta e tenuta in considerazione in quanto profondamente lesiva della libertà di navigazione e commercio che costituiscono da sempre diritti fondamentali e fonte di sviluppo economico per la nostra nazione ma anche per il mondo intero.

BIBLIOGRAFIA:

United Nations Convention on the Law of the Sea (Montego Bay,1982)

ARF Statement on Cooperation Against Piracy and Other Threats to Security (Phnom Penh,2003)

Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia (Tokyo,2004)

Code of Conduct Concerning the Repression of Piracy and Armed Robbery Against Ships in the Western Indian Ocean and the Gulf of Aden (Djibuti,2009)

Code of Conduct Concerning the Repression of Piracy, Armed Robbery Against Ships, and Illicit Activity in West and Central Africa (Yaoundè,2013)

Luca Marini, *pirateria marittima e diritto internazionale*, G. Giappichelli Editore, Torino, 2016

Natalino Ronzitti, *Maritime Terrorism and International Law*, Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht,1990

MURPHY, *contemporary piracy and maritime terrorism. The threat to international security, adelphi paper 388, the international institute for strategic studies, london, 2007*

Francesca Graziani, *il contrasto alla pirateria marittima nel diritto internazionale*, editoriale scientifica, Napoli,2009

Massimo a. Alberizzi, Carlo Biffani, Guido Olimpio, *BANDITS: la lotta alla pirateria del XXI secolo*, fuoco edizioni, Roma, 2009

Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone, 29 April 1958,516 UNTS 205

Convention on the High Seas, 29 April 1958, 450 UNTS 11

International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974

F.MUNARI, *la “nuova” pirateria e il diritto internazionale. Spunti per una riflessione*, Rivista di Diritto Internazionale, Roma, 2009

F.GRAZIANI, *il contrasto alla pirateria marittima nel diritto internazionale*, Editoriale Scientifica,2009

BENEDETTO CONFORTI, *diritto internazionale*, Editoriale Scientifica,Napoli,2014

Parere del Comitato economico e sociale europeo sul tema «La pirateria marittima: potenziare la risposta dell'UE» (parere d'iniziativa), (2013/C 76/03)

CORDINGLY, *Storia della Pirateria*, Milano, 2003

GOSSE, *Storia della Pirateria*, Bologna, 2008

LA SPADA, *Pirateria tra legenda ed attualità*, in RM, 2006

G. SABBATUCCI- V. VIDOTTO, *Storia Contemporanea: il Novecento*, Editori Laterza, Bari, 2008

ANNA SPINELLI, *tra l'inferno e il mare breve storia economica e sociale della pirateria*, Fernandel Scientifica, Ravenna, 2003

GIUSEPPE LORENZO MARIA CASAREGI, *il Consolato del Mare colla spiegazione di Giuseppe Lorenzo Maria Casaregi*, Torino, 1911

GIOVANNI COCCO, *Dal pirata hostis humani generis alla pirateria contemporanea. Verso un diritto penale universale?*, Rivista italiana di diritto e procedura penale, ISSN 0557-1391, Vol. 55, N° 2, 2012, pg. 409-463

SHABTAI ROSENNE – JULIA GEBHARD, *Conferences on the Law of the sea (2008)*, *Max Planck Encyclopedia of Public International Law*

ALBERT J HOFFMANN, *Freedom of Navigation (2011)*, *Max Planck Encyclopedia of Public International Law [MPEPIL]*

MATTHIAS FURACKER, *Hostages (2011)*, *Max Planck Encyclopedia of Public International Law [MPEPIL]*

THOMAS A MENSAH *International Maritime Organization (IMO) (2011)*, *Max Planck Encyclopedia of Public International Law [MPEPIL]*

TULLIO TREVES, *Law of the Sea (2011)*, *Max Planck Encyclopedia of Public International Law [MPEPIL]*

MICHAEL BYERS, *Proliferation Security Initiative (PSI) (2007)*, *Max Planck Encyclopedia of Public International Law [MPEPIL]*

IVAN SHEARER, *Piracy (2010)*, *Max Planck Encyclopedia of Public International Law [MPEPIL]*

UNODC, *Maritime Crime and Piracy (2015)* disponibile su <https://www.unodc.org/unodc/en/piracy/index.html?ref=menuaside> ultima visita il 24-08-2016

UNODC, *Maritime Crime Programme Annual Report 2014 (2014)* disponibile su https://www.unodc.org/documents/easternafrika/MCP_Brochure_December_2014_wv_6_1.pdf ultima visita il 16-09-2016

UNODC, *Global Maritime Crime Programme Annual Report 2015 (2015)* disponibile su https://www.unodc.org/documents/Piracy/15-07385_AR_ebook_Small.pdf ultima visita il 16-09-2016

UNODC, Maritime Crime Programme - West Africa(2014) disponibile su <https://www.unodc.org/unodc/en/piracy/west-africa-division.html> ultima visita il 9-09-2016

CdS, Risoluzione 2018 (2011), UN Doc disponibile su <http://www.un.org/press/en/2011/sc10430.doc.htm> ultima visita il 22-09-2016

CdS, Risoluzione 2039 (2012) UN Doc disponibile su <http://www.un.org/press/en/2012/sc10562.doc.htm> ultima visita il 22-09-2016

UNODC, Transnational Organized Crime in West Africa: A Treat Assessment (2013) disponibile su http://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/tocta/West_Africa_TOCTA_2013_EN.pdf ultima visita il 25-09-2016

IMO Assembly, Risoluzione A.1025(26) (Dicembre 2009) disponibile su <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Documents/A.1025.pdf> ultima visita il 17-09-2016

Ministero della Difesa Italiano, Decreto 24 Dicembre 2015 (2015) disponibile su http://old.sentenzeitalia.it/uploads/news_attachment/file/888/888/RISCHIO_PIRATERIA.pdf ultima visita il 28-09-2016

Ministero degli Esteri, Relazione Parlamento Africa Sub-Sahariana Linee Guida Programmazione 2012-2014 (2014) disponibile su http://www.cooperazioneallosviluppo.esteri.it/pdgcs/Documentazione/PubblicazioniTrattati/2014-01-23_RelazioneParlamento.AFRICA%20SUB%20SAHARIANA.pdf ultima visita il 29-09-2016

Commissione Europea, 2014 EU Strategy on the Gulf of Guinea (2014) disponibile su <http://oceansbeyondpiracy.org/matrix/european-commission-ec> ultima visita il 21-09-2016

IMO, Somali Maritime Resource and Security Strategy (2013) disponibile su <http://oceansbeyondpiracy.org/regional-maritime-coordination> ultima visita il 27-09-2016

UNSOM, UNSOM ongoing activity (2013) disponibile su <http://oceansbeyondpiracy.org/matrix/united-nations-assistance-mission-somalia-unsom> ultima visita il 21-09-2016

IMO, Piracy Reports (2016) disponibile su <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Reports/Pages/Default.aspx> ultima visita il 22-09-2016

ALESSANDRA VIRGILI, L'incremento della pirateria nel golfo di guinea (2013), *Centro Studi Internazionali*, disponibile su <http://cesi-italia.com/articoli/182/lincremento-della-pirateria-nel-golfo-di-guinea> ultima visita il 30-09-2016

NICOLA PEDDE, Com'è cambiata la pirateria somala dagli anni novanta a oggi (2011), *Limes Online* disponibile su <http://www.limesonline.com/come-e-cambiata-la-pirateria-somala-dagli-anni-novanta-a-oggi/26356> ultima visita il 29-09-2016

Security Council Report, Piracy in the Gulf of Guinea (2011) disponibile su http://www.securitycouncilreport.org/monthly-forecast/2011-10/lookup_c_glKWLeMTIsG_b_7751803.php ultima visita il 29-09-2016

GIANANDREA GAIANI, i pirati puntano sul petrolio del Golfo di Guinea (2014), *Il Sole 24 ore*, disponibile su <http://www.ilsole24ore.com/art/notizie/2014-03-15/i-pirati-puntano-petrolio-golfo-guinea-182646.shtml?uuid=ABTg0K3&p=2> ultima visita il 30-09-2016

Oceans Beyond Piracy, Somali perspectives on Piracy and Illegal fishing (2015), disponibile su <http://oceansbeyondpiracy.org/publications/somali-perspectives-piracy-and-illegal-fishing> ultima visita 1-10-2016

UNODC, Piracy Transfer Programme (2015), disponibile su <http://www.unodc.org/unodc/en/piracy/piracy-prisoner-transfer-programme.html> ultima visita il 28-09-2016

ABSTRACT: PIRACY IN THE INTERNATIONAL SCENE

Piracy *juris gentium* is defined by both article 15 of the Geneva Convention on the High Seas (1958) and art 101 of the United Nations Convention on the Law of the Sea (1982): it is a criminal act exercised by passengers or the crew of a private ship against another ship or person or property on board. The act of piracy must be committed for “private end” by a private ship. Two are the elements that distinguish the crime of piracy from other crimes committed at sea:

- 1) The presence of two boats: the first commits the violence and the other suffers it;
- 2) The pirates act privately for profit.

Criminal acts committed for political ends are not considered piracy but terrorism. Piracy threatens the freedom of maritime trade and the safety of people and goods of the international community.

For the safety of goods, values and people of the international community, customary law has established as regulating principle for the repression of piracy the Universal Jurisdiction (encoded by the Geneva Convention on the High Sea of 1958 and by the Montego Bay Convention of 1982): on the high seas, pirates can go under control by warships belonging to any state regardless of pirate ship’s flag. Warships can impound the load, put under arrest the crew and take over the whole pirate ship. If the pirate ship is in the territorial waters of a state it is subject to the state jurisdiction. If the pirate ship, that has committed the crime in the territorial waters of a state, tries to find a later retreat in international water, the coastal state has the jurisdiction on the pirates according to the right of pursuit.

Piracy has always found a way to regenerate in the centuries, perhaps on different routes, in different ways and by different means but always hitting hard on free trade by the sea.

History shows how piracy is a phenomenon already present since ancient times. The king of Crete, Minosse, was the first to propose a maritime police code. In the Middle Ages it became a phenomenon involving entire populations who practiced it to find livelihoods. In the XVI and XVII century piracy has evolved to become a “race war”: the government of two belligerent countries used piracy to block the sea traffic of the enemy. It is only in the XX century, with the overwhelming reaffirmation of the phenomenon that the International community established some general principles for the fight against piracy.

The market globalization, the “inertia” of many states, the end of bipolarity and the social-economic weaknesses of some countries are among the generating causes of modern piracy.

The convention of the High Sea of Geneva and, after, the Montego Bay Convention established the basic criteria for the fight against piracy mainly based on the principle of the Universal Jurisdiction.

The modern piracy has particularly developed in some areas of the African Continent where economic, social and political reasons have allowed the development of the phenomenon: Somalia and the Gulf of Guinea.

Somalia, considered a “failed State”, sees the raging of pirates off its coasts and the paralysis of the State unable to stop them. Pirates are mainly fishermen who do not have livelihoods and try to fight illegal fishing in their seas.

In the Gulf of Guinea piracy is linked to oil and minerals traffic which brought the people of the Niger Delta to become pirates in order to sell those goods on the black market. It is much more violent than the one in Somalia and also more difficult to vanquish. In this region we can testify a convergence between piracy, armed robbery and organized crime.

International cooperation is important to fight piracy. Military actions do not guarantee the solution of such a big phenomenon whose roots are in social exclusion and underdevelopment that prevail in some geographical areas.

In a globalized world security, legality and development of every state, subjects of international law, depends more and more on the safety, legality and development of the entire planet.

International law has found many difficulties in building a framework of rules that are respected by all states. It demands international cooperation that aims not only to immediate actions but also to end the causes generating such phenomenon.

The Montego Bay Convention (1982) imposes on the contracting States the duty to cooperate politically, legally, and economically in the repression of piracy. This Convention, however, has not placed strict rules regarding the repression and jurisdiction and this has forced the UN Security Council to intervene with several resolutions on the matter. They have first of all authorized the use of force in the case of piracy, according to the principles of international law, respecting the territoriality, the independence and the integrity of the intervention areas.

Two major military operations have taken place: one implemented by NATO called Ocean Shield (2009) and another one made by the European Union called Atalanta (2008).

Very important in the repression of piracy are also the reports of the IMO(International Maritime Organization) that analyze the hackings of pirates and the cases of armed robbery in order to stipulate regional agreements of cooperation specially in the Gulf of Aden and in the Gulf of Guinea.

Significant is also the role of the UNODC (United Nations Office for Drugs and Crime) that helped the realization of some important programs:

- The GMCP(Global Maritime Crime Programme) that assists States in increasing their operational capacity against illegal acts at sea;
- The CPP(Counter Piracy Programme) focused on providing a concrete response of the international community to piracy in Africa.
- The Piracy Prisoners Transfer Programme that allows trial detainees and sentenced to be able to serve their sentence in their country of origin.

The international efforts made to defeat piracy have not been successful so far. Some countries have thought to curb the problem by using private contractors or military navy aboard commercial ships in order to protect their safety.

In Italy the crime of piracy is governed by the Navigation Code and a law of 2011: private Italian ships can use military personnel or armed personnel in order to protect the ship and its cargo from piracy. The navy is called to cooperate to ensure freedom, security and progress in maritime trade.

Italy's commitment has occurred both by sending military ships and the production of specific laws.

Nonetheless, the phenomenon of piracy, still very current, does not have an updated legal framework of reference. Even the domestic law of adaptation by the single states has not made much progress especially on the repression of modern piracy which is always more similar to armed robbery and terrorism