

“LA PIRATERIA”

- **GENERALITA’**

Con il termine pirateria si indica quell’attività di depredazione compiuta in danno di navi mercantili la cui origine coincide addirittura con la nascita della navigazione.

Risale a Cicerone la definizione dei pirati come *hostes humani generis* per le comunità dedite alla pirateria. Al tempo la qualifica individuava elementi che era



illegalmente in uno stato di guerra con i romani.

In seguito, tra il secolo XV e il XVII, la pirateria

che si rivolgono contro chiunque, si trasforma in

guerra di corsa. I “corsari” operavano una forma

di guerra economica in supporto alle azioni degli

Stati che rilasciavano la relativa licenza. Nel

mediterraneo si assiste, invece, al confronto tra

turchi e barbareschi da un lato e cristiani

dall’altra, cristiani contro musulmani. Francia e

Inghilterra che appoggiano, invece, turchi e

corsari contro la Spagna. Alcune città stato come

Tunisi, Tripoli ed Algeri diventano grandi centri

corsari e contemporaneamente grandi centri commerciali. È solo con la nascita dello

stato moderno che il termine assume l’odierno significato in quanto il fenomeno

viene inteso come pericolo per la libera circolazione delle merci e per la sicurezza

degli scambi commerciali.

A seguito dell’incremento di episodi di pirateria l’International Maritime Bureau

ha costituito nel 1992 il Piracy Reporting Centre ubicato a Kuala Lumpur (Malesia).

Esso è un vero e proprio centro investigativo in cui convergono le informazioni

inerenti gli attacchi di pirati, svolge funzioni di assistenza ai marittimi, collabora con le autorità locali e divulga bollettini, alle compagnie marittime associate e all'I.M.O., contenenti le linee di traffico marittimo ritenute pericolose per la navigazione.

• **ENTITA' DEL FENOMENO**

I reports on act of piracy dell'IMO riportano:

- **AFRICA ORIENTALE:** gli attacchi si svolgono prevalentemente in acque internazionali prospicienti la Somalia, con richiesta di riscatto per il rilascio della nave o dei marittimi. Non si segnalano interventi di contrasto da parte delle autorità costiere/di polizia somale. Le azioni intraprese sono quelle tipiche dell'abbordaggio con uso delle armi e dirottamento della nave in aree non note. Sono frequenti anche gli attacchi a navi all'ancoraggio, in genere da pirati armati di armi leggere, sia in acque territoriali sia nei porti, con tipologie diverse.



- **OCEANO INDIANO:** Su questi mari gli attacchi interessano le acque portuali del Bangladesh con unità all'ancoraggio. I mezzi usati dai pirati sono piccole imbarcazioni con a bordo tre - cinque persone che effettuano l'abbordaggio alla nave razziano provviste alimentari e fuggendo non appena l'unità lancia l'allarme. La guardia costiera locale agisce, con tempi d'intervento vani per la maggior parte dei casi. Nelle acque territoriali



Irachene i pirati agiscono armati, abbordano la nave e sequestrano l'equipaggio al fine di ottenere dal comandante un riscatto in denaro. Si segnalano interventi repressivi da parte delle unità navali delle unità costiere nazionali. Si registrano

numerosi interventi effettuati dalle unità navali appartenenti alla forza multinazionale presente nell'area.

- **MAR DELLA CINA:** Le acque prospicienti l'Indonesia sono valutate a rischio in particolar modo quelle portuali ove frequenti sono gli attacchi alle navi all'ancora, e mirati al furto delle provviste di bordo ovvero delle merci trasportate. Nelle acque internazionali non si annotano tentativi d'abbordaggio anche con l'impiego di armi. L'Autorità marittima locale non effettua interventi repressivi.
- **STRETTO DI MALACCA:** le acque internazionali prospicienti Sumatra sono ritenute le più pericolose sia per la frequenza degli attacchi sia per le modalità delle azioni. I pirati impiegano diffusamente armi cercando di colpire le



sovrastutture e l'opera morta della nave per arrestare l'abbrivio delle navi. Le manovre cinematiche evasive da parte dei mercantili permettono il più delle volte di sfuggire

all'assalto. Si segnala l'intervento delle autorità costiere per arginare il fenomeno.

- **SUD AMERICA:** nell'area in oggetto gli attacchi hanno luogo in modo sporadico in tutte le aree, sia contro navi mercantili che contro navi da diporto.

• ***ASPETTI GIURIDICI***

La pirateria è il più classico dei *delicta juris gentium* commesso per mare. Costituiscono pirateria quegli atti di violenza illegale, di detenzione o di depredazione compiuti in alto mare o in zone non soggette alla giurisdizione di

nessuno Stato, per **fini privati** dell'equipaggio di una nave o di un aereo privato ai danni di altra nave (c.d. **criterio delle due navi**).

In aderenza a quanto delineato dal diritto consuetudinario, ogni Stato è autorizzato, in conformità alle proprie leggi, alla cattura di una nave intenta a svolgere azioni di pirateria in alto mare qualunque sia la nazionalità dell'unità e la cittadinanza dei pirati; ciò per proteggere i traffici marittimi da un'attività ritenuta da tutti criminosa che mette in serio pericolo la libertà di navigazione nell'alto mare.



La circostanza che la pirateria – attentando alla sicurezza della navigazione – leda la libertà di ciascuno Stato di utilizzare il mare libero, fa sì che al criterio attributivo in via esclusiva della potestà navale al singolo Stato, si sostituisca il principio della

universalità della giurisdizione. E' dunque consentito a qualunque Stato di stabilire nelle proprie leggi, l'esercizio dell'azione dell'repressiva nei confronti di soggetti che non presentano altro legame con lo Stato che procede, se non il fatto d'essere stati catturati per la commissione di atti di pirateria.

La pirateria è disciplinata dalla Convenzione sull'Alto Mare di Ginevra del 1958, richiamata integralmente dagli articoli 100 al 107 della Convenzione sul Diritto del Mare di Montego Bay del 1982.

La pirateria è definita come:

- ✓ ogni atto illecito di violenza, di sequestro o di depredazione, commesso per fini privati, dall'equipaggio o dai passeggeri di una nave privata o di un aeromobile privato, e rivolti:

- a) nell'alto mare, contro un'altra nave o aeromobile o contro persone o/e beni da essi trasportati;
 - b) contro una nave o aeromobile, oppure contro persone e beni, in un luogo che si trovi fuori della giurisdizione di qualunque Stato.
- ✓ ogni atto di partecipazione volontaria alle attività di una nave o di un aeromobile, commesso nella consapevolezza di fatti tali da rendere tali mezzi, nave o aeromobile, pirata;
 - ✓ ogni azione che sia di incitamento o di facilitazione intenzionale a commettere gli atti di cui sopra.

Dall'esame dell'art. 101 emergono i seguenti elementi qualificanti l'atto illecito come atto di pirateria:

- *l'elemento spaziale*: l'atto deve essere compiuto nell'alto mare o nelle zone non soggette alla giurisdizione di alcuno stato. Queste ultime si identificavano, con le cosiddette *terre nullius* o terre non appropriate da alcuno. Secondo una recente rilettura



della Convenzione di Montego Bay, costituiscono “zone non soggette alla giurisdizione di alcuno Stato” le ZEE in cui gli Stati esercitano una giurisdizione funzionale e non territoriale. L'atto illecito compiuto nelle acque territoriali costituisce violazione di norme interne e non di quelle internazionali, e pertanto si applica la giurisdizione dello Stato costiero. La frequenza di attacchi portati nelle acque territoriali di Stati ha indotto l'adozione della definizione di “atti di depredazione armata in mare” o *armed robbery*. Costituisce *armed robbery* “ogni atto illecito di violenza, di sequestro o di depredazione o la minaccia di uno di tali atti, posto in essere,

per fini privati, in danno di una nave o del suo equipaggio, nelle acque arcipelagiche, territoriali o interne di uno Stato.

- *l'elemento materiale*: per definire l'atto di pirateria è necessaria la presenza di più di una unità navale (criterio delle due navi). L'ammutinamento ovvero il dirottamento compiuto da persone a bordo non costituisce di per se atto di pirateria;
- *l'elemento soggettivo*: per definire l'azione atto di pirateria è necessario che l'agente commetta il sequestro ovvero la violenza o la rapina esclusivamente *per fini privati*. Pertanto l'*animus furandi* per il diritto internazionale non è elemento indispensabile della fattispecie la quale può esservi anche per fini diversi dalla depredazione quali ad esempio la vendetta. La giurisprudenza del XIX e del XX secolo mostra, inoltre, di ritenere compatibile la qualità di "insorgente" con i fini privati allorché l'atto di pirateria colpisca navi di Stati estranei alla contesa.

Sono qualificate come pirata solo le navi private e non anche quelle militari/da guerra eccetto che nell'ipotesi di commissione dei citati atti da parte di equipaggio che si sia ammutinato art. 102. Benché la qualità di nave "privata" sia richiesta solo rispetto alla nave "vittima" di atti di pirateria, si ritiene che non possa parlarsi di pirateria allorché la stessa si dirige verso navi da guerra, come avvenuto recentemente.



La convenzione di Montego bay attribuisce ampi poteri allo Stato, il quale negli ambiti spaziali succitati, può sequestrare una nave o aeromobile pirata, ovvero una nave/aeromobile catturati con atti di pirateria e tenuti sotto controllo dai pirati. Gli organi giurisdizionali dello Stato che ha disposto il sequestro hanno il potere di

decidere la pena da infliggere nonché le misure da adottare nei confronti delle navi, aeromobili o beni, nel rispetto dei diritti dei terzi in buona fede art. 105.

La potestà punitiva nei confronti dei “pirati” passa così allo Stato cattore, le cui norme penali interne acquistano così **efficacia universale**, estendendosi lecitamente *ultra fines*.



L'articolo 105 deve essere letto in combinato disposto con l'art.110 che attribuisce alla nave da guerra che incrocia una nave straniera in alto mare il legittimo potere di abbordaggio qualora emerga il sospetto che quest'ultima sia impegnata in atti di pirateria.

In questo caso si potrà procedere, tra l'altro, alla verifica della nazionalità della nave (inchiesta di bandiera). Se dopo il controllo i sospetti permangono, si può procedere con ulteriori indagini a bordo, che devono essere svolte con ogni possibile riguardo; ovviamente nel caso di infondatezza dei sospetti la stessa potrà essere indennizzata di ogni danno o perdita che possa aver subito.

Anche questa norma conferma la condizione che per l'esercizio dei poteri di cattura, sequestro e arresto dei colpevoli, è necessario che l'atto avvenga esclusivamente in alto mare (o nei territori senza giurisdizione), mentre spetta allo stato rivierasco, ove eventualmente si sia rifugiata la nave pirata, esercitare i propri poteri di polizia. Costituisce una situazione particolare, quella in cui lo Stato rivierasco consente all'esercizio, nelle proprie acque territoriali, di poteri di repressione della pirateria da parte di altri Stati. E' ciò che è avvenuto con le risoluzioni del Consiglio di Sicurezza che invitano gli Stati a reprimere gli atti di depreazione armata in mare, come se tali atti avessero luogo in alto mare.

Il sequestro delle navi che effettuano atti di pirateria può essere condotto solo da navi da guerra ovvero da navi chiaramente contrassegnate e riconoscibili quali mezzi appartenenti al naviglio di Stato, e siano autorizzati a tali operazioni (art. 107. della Convenzione di Montego Bay).

Nell'ipotesi di sequestro infondato lo Stato che ha disposto il sequestro è responsabile di fronte allo Stato di bandiera per qualunque perdita o danno causato da tale sequestro (art. 106 della Convenzione di Montego Bay).

❖ Le norme di diritto internazionale della repressione degli atti illeciti contro la sicurezza della navigazione.

Le lacune manifestate dalle citate norme in occasione del dirottamento della nave passeggeri Achille Lauro nel 1985 stimolò degli approfondimenti in seno all'IMO che portarono all'approvazione della normativa sulla repressione di tutti i reati contro la sicurezza della navigazione definiti nella Convenzione di Roma del 10 marzo 1988.

Le norme della Convenzione di Roma si applicano laddove l'atto illecito sia qualificabile quale atto di terrorismo internazionale, che sebbene non chiaramente definito, è riconducibile a fattispecie criminoso chiaramente indicate dalla Convenzione e che ad ogni buon fine si riassumono:



- ✓ controllo e cattura di una nave con violenza o minaccia di violenza;
- ✓ violenza nei confronti di una persona a bordo di una nave tale da pregiudicare la sicurezza della nave;

- ✓ distruzione di nave o causa alla nave o al suo carico di danni al punto da mettere in pericolo la sicurezza della navigazione;
- ✓ collocare o far collocare su una nave, con qualsiasi mezzo, un dispositivo o una sostanza atta a distruggere la nave o causare alla nave o al suo carico danni che mettono in pericolo la sicurezza della navigazione;
- ✓ distruggere o danneggiare installazioni o servizi per la navigazione, qualora tali atti siano tali da mettere in pericolo la sicurezza della navigazione;
- ✓ comunicare informazioni erronee in maniera tale da mettere in pericolo la sicurezza della navigazione di una nave;
- ✓ ferimento od uccisione di persona a bordo, qualora ciò avvenga per la commissione di uno dei reati di cui sopra.

La Convenzione fa diretto riferimento agli obblighi giurisdizionali di ciascuno Stato in relazione all'evento per evitare che l'autore/i dell'illecito possa/no sottrarsi alla applicazione delle relative pene. La Convenzione tace tuttavia sui poteri di intervento nel caso in cui criminali abbiano preso il controllo di una nave. Conformemente al diritto internazionale, in siffatte situazioni, sarà lo Stato di bandiera ad agire o a consentire acciocché le autorità di un altro Stato possano agire in alto mare.



di una nave italiana.

L'Italia ha ratificato la Convenzione con la legge n. 422 del 28 dicembre 1989 che prevede l'applicazione della giurisdizione penale italiana anche allo straniero che abbia commesso all'estero uno dei reati succitati a bordo o in danno

Per l'applicazione delle normative citate deve sussistere l'elemento della norma postulata internazionalità e cioè la nave deve navigare in acque internazionali ovvero

in transito da acque internazionali a quelle territoriali, ovvero da acque territoriali di uno Stato a quello adiacente.

La pirateria, nel diritto italiano, è soggetta alle norme del Codice della Navigazione:

- l'art. 1135 punisce con la reclusione da dieci a venti anni 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. La pena è ridotta in misura non eccedente un terzo per gli altri componenti l'equipaggio e della metà per gli estranei. La norma non contempla gli atti di sequestro di persone ai quali si applicheranno le disposizioni del codice penale;
- L'art. 1136 punisce con la reclusione da cinque a dieci anni il Comandante di nave nazionale o straniera, fornita abusivamente di armi, che naviga senza essere munita di carte di bordo. Si applicano le riduzioni di cui all'art. 1135. Nel caso di nave straniera l'abusività della fornitura dovrà essere valutata in base alla legge di bandiera.



La normativa nazionale individua due fattispecie: **la pirateria** all'art. 1135 ricorrendo sia il presupposto delle due navi, sia l'animus furandi ossia l'intenzione di commettere la depredazione; e **la pirateria presunta** art. 1136 che ricorre sussistendo le due ipotesi di porto abusivo di armi e navigazione senza carte di bordo .

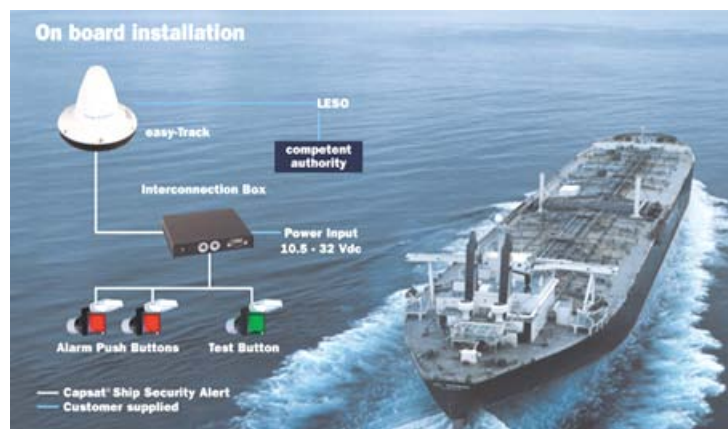
Il codice della navigazione non circoscrive sotto il profilo spaziale il reato, che è, invece definito direttamente dalle norme incriminatrici in congiunzione con l'art. 1080. Ne deriva la punibilità per il reato di pirateria e di nave sospetta di pirateria

tanto quando commessi nelle acque territoriali nazionali ed estere quanto nell'alto mare. L'applicazione incondizionata dell'art. 1135 è stata esclusa per le aree di altro mare o di mare territoriale estero in cui si svolge la missione anti-pirateria UE ATALANTA. In tali aree la pirateria è incondizionalmente punibile solo quando in danno di nave, cittadini o interessi nazionali. Il predetto criterio anche se formalmente applicabile al reato di "nave sospetta di pirateria", trattandosi di reato di sospetto che prescinde dalla commissione di atti concreti di pirateria, si risolve nella non punibilità del suddetto reato in assenza delle condizioni di legge (richiesta del ministro della giustizia e presenza del reo nel territorio dello Stato).

- ***La difesa delle unità mercantili. Lo Ship Security Alert System (SSAS) e le risoluzioni IMO***

Il sistema SSA è un dispositivo che emette un segnale radio cifrato in caso di pericolo contro la sicurezza della navigazione.

Le navi italiane, sulla scorta di quanto statuito dalla regola XI – 2/6 della Convenzione SOLAS hanno l'obbligo di installare a bordo il sistema in oggetto che, permette a ciascun componente dell'equipaggio di trasmettere dalla plancia o da altro luogo della nave, un messaggio d'allarme quando è in atto un'azione terroristica o di pirateria.



L'allarme è di tipo satellitare, connesso al sistema GMDSS (Global Maritime Distress Signal System), è ricevuto dalla compagnia armatoriale e dalla Sala Operativa del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto per le azioni consequenziali.

Il sistema costituisce uno strumento di difesa passiva per i mercantili italiani, i quali non possono detenere a bordo armi per la difesa dell'unità, senza nulla escludere che a bordo possano trovarsi armi di difesa individuale legittimamente detenute e denunciate.

In ordine agli altri mezzi di difesa passiva che possono essere adottati dalle navi si rimanda alla circolare n.623 MSC del 29.05.2002 "Guidance to shipowners and ship operators, shipmaster and crew on preventing and suppressing acts of piracy and armed robbery against ship" contenente le linee guida da adottare in caso di attacco ovvero tentativo di attacco da parte di pirati.

Lo scorso anno l'IMO ha adottato una risoluzione contro la pirateria nelle acque internazionali prospicienti le coste della Somalia, che consente agli Stati di adottare le necessarie misure a favore delle proprie navi che transitano nelle acque internazionali e nazionali somale, sollecitando il governo somalo ad adeguarsi attraverso misure e strumenti per fronteggiare il fenomeno.

