

**MISURE DI CONTRASTO ALLA PIRATERIA MARITTIMA:
MISSIONI INTERNAZIONALI O SERVIZI PRIVATI ARMATI A BORDO?**

1. PIRATI DEL XXI SECOLO: IL DILAGARE DI UN FENOMENO INQUIETANTE.

La pirateria marittima costituisce da secoli una gravissima minaccia alla libertà di navigazione ed alla sicurezza di rotte e traffici commerciali, tanto che persino Giulio Cesare, come racconta Svetonio, ne fu vittima mentre si recava a Rodi nei pressi dell'isola Farmacusa¹. Il futuro console, rimasto quasi quaranta giorni con i suoi carcerieri "*non sine summa dignatione*", ottenne il rilascio solo a prezzo di cinquanta talenti e, una volta libero, non esitò ad inseguire, catturare e punire duramente quegli antichi predoni, cui inflisse il supplizio della crocifissione.

Nell'Alto Medioevo le coste dell'Europa settentrionale furono flagellate dalle scorribande vichinghe e bisognò poi attendere il XV secolo perché la Lega Anseatica riportasse l'ordine nel Mar Baltico e nel Mare del Nord.

Dal canto suo, il Mediterraneo fu infestato dagli equipaggi degli Stati barbareschi, che annoverarono tra i loro ranghi anche il leggendario Barbarossa², contro due dei quali, trecento anni più tardi, i neonati Stati Uniti d'America guerreggiarono per porre fine al pagamento dei tributi richiesti in cambio del transito sicuro delle loro navi mercantili³.

In effetti, la pirateria fu ampiamente praticata nei secoli XVI e XVII, epoca cui risalgono le famigerate scorrerie nel Mar dei Carabi, per quanto essa debba essere doverosamente tenuta distinta dalla "guerra di corsa", autorizzata dai sovrani quale mezzo di lotta al commercio marittimo nemico, vietata con il Trattato di Utrecht del 1713 e definitivamente abolita soltanto nel 1856 dai firmatari della Dichiarazione di Parigi.

¹ Svetonio, *Le vite di dodici Cesari*, I, 4. L'attacco avvenne a nord di Mileto, vicino alla coste dell'Asia Minore.

² Il pirata turco Khair ad-Din (Mitilene 1476 – Costantinopoli 1546), detto *Barbarossa*, conquistò nel 1518 Algeri, dove pose la capitale del suo regno e la base per le sue scorrerie. Nel 1533 ottenne dal sultano Solimano il comando generale della flotta ottomana contro la Lega cristiana, che sconfisse nella battaglia di Preveza del 1538 e che sancì il predominio della marineria ottomana nel Mediterraneo fino alla battaglia di Lepanto.

³ Guerra di Tripoli, 1801 – 1805; Guerra di Algeri, 1815. Gli altri Stati barbareschi erano Tunisi e Marocco; nacquero come piccole province sottoposte alla sovranità ottomana, di fatto autonome.

Attività di contrasto alla pirateria furono intraprese anche dalla Compagnia britannica delle Indie Orientali, che assoldò il famoso William Kidd⁴ per garantire la sicurezza dei propri traffici lungo le rotte dell'Oceano Indiano che costeggiavano il Madagascar; allo stesso tempo, l'affermarsi delle teorie mercantilistiche indusse gli Stati nazionali a compiere una strenua opposizione sul campo a salvaguardia dei commerci d'oltremare, in conseguenza della quale il fenomeno subì una netta regressione, per poi conoscere una notevole recrudescenza in epoca contemporanea con lo stesso allarmante carattere, storicamente comprovato, di minaccia a diffusione planetaria.

In realtà, nel corso degli ultimi venticinque anni le aree geografiche maggiormente colpite da atti di pirateria sono mutate, con un innalzamento esponenziale del tasso di incidenza in zone precedentemente interessate in misura molto più modesta; l'analisi statistica degli incidenti ne indica un incremento complessivo che, nel 2010, ha determinato il superamento del picco totale registrato nell'anno 2000⁵. Allo stato attuale, le acque più pericolose del globo sono situate in Africa Orientale al largo delle coste somale, seguite a non breve distanza da quelle del Mar Cinese Meridionale, con una differenza sostanziale: nel primo caso il numero degli attentati registrati come verificatisi, ma non riusciti, supera con nettezza gli atti di pirateria effettivamente portati a compimento⁶.

Occorre, a questo punto, una precisazione: la pirateria è un crimine finalizzato alla depredazione commesso per ragioni di profitto esclusivamente private (*animus furandi*) e deve essere distinta sia dagli atti di ostilità in mare ad opera degli insorti, che esercitano la violenza solo ai danni delle navi battenti bandiera dello stato contro cui combattono, non riconoscendone il governo costituito⁷, sia dal terrorismo marittimo, animato da intenti politici destabilizzanti⁸.

⁴ Corsaro scozzese (1645 – 1701), conosciuto come *Capitan Kidd*, mentre era impegnato in Africa Orientale al comando della *Adventure Galley* (1696-97) si dette alla pirateria catturando diverse navi, atti per i quali fu processato e giustiziato a Londra. La sua figura e le leggende sorte intorno al suo bottino, mai ritrovato, hanno ispirato ad Edgar Allan Poe il racconto *Lo scarabeo d'oro* (1843) e a Robert Louis Stevenson il romanzo *L'Isola del Tesoro* (1883).

⁵ IMO, *Yearly statistics of incidents which occurred since 1984 (worldwide) – Annex 4*, MSC.4/Circ.169 del 01/04/2011.

⁶ IMO, *Regional analysis on acts of piracy and armed robbery against ships which were reported to have been allegedly committed/attempted during 2010 – Annex 2*, MSC.4/Circ.169 del 01/04/2011.

⁷ Ronzitti N., *La lotta alla pirateria al largo delle coste della Somalia e nell'Oceano Indiano*, in "Osservatorio di politica internazionale", n. 15/2008, in cui si riporta l'esempio delle operazioni marittime delle Tigri Tamil dello Sri Lanka.

⁸ Cosentino M., *Pirati e terrorismo*, in Riv. mar., Suppl. n. 2/2006.

La concentrazione critica del fenomeno nelle acque al largo del Corno d’Africa è difatti emblematica proprio per le sue ragioni, che ben illustrano cause oggettive e soggettive della pirateria del XXI secolo.

La Somalia possiede 3025 chilometri di coste e versa in una situazione di caos politico ed istituzionale tale, da far sì che il governo non possa attuare alcuna forma di controllo reale sul territorio; nel 1991, alla caduta del regime di Siad Barre, è scoppiata una sanguinosa guerra civile che, a seguito di un lungo, articolato ed incerto processo di pace⁹, ha condotto nel 2004 all’adozione della *Transition Federal Charter* ed all’insediamento del *Transition Federal Government* (TFG), osteggiato dai gruppi separatisti che agitano le regioni del Puntland e del Somaliland¹⁰ e dalle Corti islamiche. Si riflette in mare lo stato di anarchia a terra¹¹, con il risultato che nessuna vigilanza è concretamente possibile lungo la costa, dove sono localizzati i covi dei pirati, e nelle acque territoriali, in cui i moderni filibustieri sembrano muoversi apparentemente indisturbati, il tutto a scapito della sicurezza di rotte strategiche per i traffici marittimi internazionali, che attraversano punti di comunicazione nevralgici come lo Stretto di Bab-el-Mandeb.

Del resto l’abbordaggio in prossimità degli stretti, il cui attraversamento necessita di una particolare cautela nella manovra e della diminuzione della velocità di crociera, è determinato proprio dalla particolare ed estemporanea vulnerabilità delle navi, come testimoniato anche dal gran numero di incidenti verificatisi nello Stretto di Malacca, che nel 1991 deteneva il triste primato di area più infestata¹².

L’estrema debolezza del governo centrale con scarsa o nulla capacità di esercitare l’autorità, le possibili connivenze politiche¹³ e la collocazione geografica favorevole in aree cruciali per il transito marittimo, che vedono il passaggio di decine di migliaia di navi l’anno, costituiscono, pertanto, le condizioni ottimali

⁹ Conferenza di Gibuti (agosto 2000), Conferenza di Nairobi (9-29 gennaio 2004).

¹⁰ Il Somaliland si è autoproclamato indipendente nel 1991, dotandosi di istituzioni proprie e sancendo il nuovo status col referendum costituzionale del 31/5/2001 approvato in modo plebiscitario; tuttavia, non ha ottenuto il riconoscimento della Comunità internazionale. Il Puntland si è autoproclamato indipendente nel 1998. Entrambe le regioni sono soggette ai signori della guerra locali.

¹¹ Si tenga presente che in Somalia è tuttora vigente una legge che fissa l’estensione del mare territoriale a 200 miglia, per quanto lo Stato abbia successivamente ratificato la Convenzione di Montego Bay del 1982, cfr. Treves T., *Piracy, Law of the Sea and Use of Force: Developments off the Coast of Somalia*, in Eur. J. Intern. Law, 2009, pp. 399 cc.

¹² IMO, *Yearly statistics of incidents which occurred since 1984 (worldwide) – Annex 4*, MSC.4/Circ.169 del 01/04/2011.

¹³ Olimpio G., *La rete dei pirati del terzo millennio*, in “Gnosis”, n. 4/2008.

per l'instaurazione del clima di illegalità diffusa, senza il quale il fenomeno della pirateria difficilmente resisterebbe.

Vi è, tuttavia, un altro elemento determinante nella causazione di un'emergenza così complessa, ovvero l'innegabile profitto garantito ai pirati dai proventi dei riscatti pagati per il rilascio di navi ed equipaggi sequestrati, con buona pace dell'augusto Cesare.

In proposito, un interessante reportage di Mary Harper della BBC¹⁴ descrive la vita nel porto somalo di Eyl, ben evidenziando come il dirottamento di navi costituisca, ormai, un'industria che non coinvolge esclusivamente gli esecutori materiali dei sequestri, ma annovera diversi fiancheggiatori dediti ai rifornimenti precedenti agli attacchi, alla custodia ed al mantenimento degli ostaggi, alla conduzione dei negoziati necessari per la determinazione dei riscatti, poi suddivisi tra un cospicuo numero di individui, puntualmente remunerati per i loro servizi.

In sostanza, la pirateria è forse l'unica attività economica produttiva del Puntland, in virtù della quale, in una regione poverissima di uno Stato fantasma in cui il PIL per abitante è pari a 298 dollari USA¹⁵, si edificano case confortevoli e si acquistano automobili, senza trascurare gli opportuni investimenti in barche più veloci ed armi più potenti, grazie a cui mantenere gli alti livelli di redditività di un commercio tanto proficuo, che tuttavia, in ipotesi, fornisce anche i capitali per la commissione di altri gravi crimini, come il traffico d'armi, stupefacenti o clandestini.

2. L'INQUADRAMENTO GIURIDICO DELLA PIRATERIA MARITTIMA.

Tradizionalmente, si ritiene che la pirateria marittima costituisca un *crimen iuris gentium*¹⁶, di fonte consuetudinaria, disciplinato dalla Convenzione di Ginevra del 1958 sull'alto mare¹⁷ e dalla Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare del 1982 (UNCLOS)¹⁸, le cui disposizioni di riferimento, in ragione della loro natura dichiarativa del diritto internazionale consuetudinario, sono da ritenersi vincolanti anche per gli Stati che non hanno provveduto alle ratifiche.

¹⁴ Harper M., *Life in Somalia's pirate town*, 18/09/2008, in news.bbc.co.uk.

¹⁵ Dato del 2008, fonte Calendario Atlante De Agostini 2011.

¹⁶ Ronzitti N., *Pirateria*, in Enc. Dir., XXXIII, Milano, 1990; Ciciriello M. C., *Pirateria*, in Enc. giur. Treccani, Roma, 1990.

¹⁷ Convenzione di Ginevra del 29 aprile 1958, resa esecutiva in Italia con L. 8 dicembre 1961, n. 1658.

¹⁸ Convenzione di Montego Bay del 10 dicembre 1982, resa esecutiva in Italia con L. 2 dicembre 1994, n. 689.

L'art. 15 della Convenzione di Ginevra e l'art. 101 della Convenzione di Montego Bay definiscono atti di pirateria la violenza, il sequestro o la depredazione compiuti in alto mare, per fini privati, dall'equipaggio o dai passeggeri di una nave o un aeromobile in danno di altra nave o altro aeromobile o persone o beni ivi imbarcati (c.d. requisito delle due navi), nonché le condotte di partecipazione volontaria alle operazioni di una nave o un aeromobile pirata, con la consapevolezza dei fatti che li rendono tali, e le condotte di istigazione o facilitazione intenzionale al compimento degli atti suddetti.

Ogni nave militare o in servizio di Stato, chiaramente riconoscibile per tale e debitamente autorizzata, qualunque sia la sua bandiera, può catturare la nave pirata, arrestare quanti si trovano a bordo, requisirne i beni ed esercitare la propria giurisdizione penale, salvi i diritti di eventuali terzi in buona fede ed il risarcimento dovuto dallo Stato di bandiera per perdite o danni derivanti da sequestri infondati¹⁹.

Secondo alcuni interpreti, sia il richiamo all'esercizio della giurisdizione da parte dello Stato di bandiera della nave che effettua la cattura sia il riferimento alla determinazione della pena sulla base delle norme interne indicherebbero che, pur sussistendo per gli Stati un obbligo generale di repressione della pirateria, la punibilità effettiva di tali fattispecie sarebbe possibile solo nel caso in cui, per il principio di legalità, l'ordinamento dello Stato cattore possedesse norme repressive specifiche, non potendosi riconoscere direttamente carattere criminalizzante alle disposizioni internazionali indicate²⁰. Con riferimento all'ordinamento italiano si provvederà dunque all'applicazione degli artt. 1135 e 1136 c.n., in ragione dell'art. 7 c.p., che consente l'esercizio della giurisdizione nazionale nei casi in cui la legge italiana risulti applicabile per previsione delle convenzioni internazionali, secondo il principio di estensione della norma penale nello spazio.

Tuttavia, la formulazione degli artt. 1135 e 1136 c.n. potrebbe cagionare qualche difficoltà interpretativa; *in primis*, ferma restando l'individuazione delle condotte punibili (atti di depredazione in danno di nave nazionale o straniera o del carico e violenza commessa in danno di persona imbarcata su nave nazionale o

¹⁹ Convenzione di Montego Bay del 10 dicembre 1982, artt. 105, 106, 107.

²⁰ Pierini J.P., *L'aspetto giuridico nazionale (diritto marittimo e penale) in Pirati di ieri e di oggi*, Riv. mar, Suppl. 12/2009.

straniera a scopo di depredazione ex art. 1135; navigazione su nave nazionale o straniera priva di carte di bordo e fornita abusivamente di armi ex art. 1136), la distinzione di ruoli tra comandante ed ufficiali da un lato ed altri componenti dell'equipaggio e soggetti estranei concorrenti dall'altro, per i quali si prevede una significativa diminuzione di pena²¹, risulterebbe ardua salvo ritenere che anche a bordo di uno skiff lanciato all'arrembaggio esista una gerarchia ferrea, chiara ed implicante una precisa suddivisione di compiti.

Inoltre, non parrebbe di facile soluzione neppure l'esatta qualificazione del carattere di abusività della dotazione di armi eventualmente rinvenuta a bordo, in alto mare, della nave sospettata di pirateria, circostanza in cui ogni valutazione dovrebbe essere compiuta sulla base della normativa dello Stato di bandiera, che nel caso della Somalia, ove fosse identificabile per tale, non contemplerebbe alcuna autorità deputata al rilascio dei dovuti permessi²².

D'altro canto, come si è accennato, solo in alto mare è possibile la cattura della nave pirata, perché il compimento di attività repressive in acque territoriali, ove il delitto di pirateria assume la connotazione di *armed robbery*²³, per evidenti ragioni di sovranità è attuabile esclusivamente con il consenso dello Stato costiero, che in tal caso, ritenendo la propria inadeguatezza ad affrontare e sconfiggere il fenomeno, potrebbe invocare l'intervento di Stati terzi e, conseguentemente, sollecitare lo svolgimento di operazioni militari internazionali finalizzate anche alla scoperta ed allo smantellamento delle basi logistiche dei pirati.

3. LE MISSIONI INTERNAZIONALI.

Proprio questa evenienza si è verificata in acque somale. Il TFG, incapace di attuare un governo effettivo del territorio, ha richiesto la cooperazione internazionale al fine di intraprendere un'azione efficace di contrasto alla pirateria, acconsentendo a derogare al principio di sovranità dello Stato costiero sul mare territoriale; pertanto, il Consiglio di sicurezza delle Nazioni Unite ha

²¹ A norma degli artt. 1135 e 1136 c.n., il delitto di pirateria è punito con la reclusione da dieci a venti anni ed il delitto di sospetta pirateria con la reclusione da cinque a dieci anni, pene diminuite in misura non eccedente un terzo per i membri dell'equipaggio che non rivestano il ruolo di comandante o ufficiale e fino alla metà per i concorrenti estranei all'inquadramento gerarchico.

²² Pierini J.P., *L'aspetto giuridico nazionale (diritto marittimo e penale)*, cit.

²³ Si definisce rapina a mano armata“ (a) ogni atto illegale di violenza o sequestro o ogni atto di depredazione o relativa minaccia, piuttosto che ogni atto di pirateria, commesso per fini privati e diretto contro una nave o persone o beni a bordo di tale nave, entro le acque interne di uno Stato, le acque arcipelagiche, il mare territoriale; (b) ogni atto di incitamento o facilitazione intenzionale alla condotta sopra descritta”, di cui all'*IMO Resolution A.1025(26)* del 2 dicembre 2009.

adottato, all'unanimità, la Risoluzione 1816 del 2 giugno 2008, in virtù della quale gli Stati cooperanti ottengono eccezionalmente l'autorizzazione ad entrare nelle acque territoriali somale per reprimere la pirateria *con le stesse modalità con le quali è repressa in alto mare*²⁴ e salvaguardare sia la sicurezza dei convogli del World Food Program, recanti aiuti umanitari di vitale importanza per la Somalia flagellata dalla povertà, sia gli interessi delle navi commerciali in transito.

Successivamente, l'autorizzazione in origine concessa per sei mesi è stata di volta in volta prorogata, con le Risoluzioni 1838 del 7/10/2008, 1846 del 2/12/2008, 1851 del 16/12/2008, 1897 del 30/11/2009, 1950(2010), in concomitanza con lo svolgimento concordato dell'intervento militare coordinato europeo in appoggio alla Risoluzione 1816(2008) – EUNAVFOR Somalia, di cui all'azione comune 2008/749/PESC²⁵, nonché dell'operazione navale militare europea "Atalanta", approvata con l'adozione dell'azione comune 2008/851/PESC del 10 novembre 2008²⁶, senza dimenticare che nell'area del Golfo di Aden si riscontra anche la presenza della Combined Task Force 151, unità operativa specializzata anti-pirateria con base in Bahrein, attiva dal mese di gennaio dell'anno 2009 ed attualmente guidata da Singapore, cui partecipano, tra gli altri, Stati Uniti, Regno Unito, Corea del Sud e Turchia²⁷. Occorre sottolineare, in proposito, che la Risoluzione 1897(2009) esplicitamente ribadisce che l'esercizio di attività di controllo e repressione in acque territoriali costituisce una misura eccezionale, non suscettibile di modificare la prassi rilevante in relazione al diritto consuetudinario, e giustificata solo in ragione del consenso del governo di transizione e del dovuto ossequio del diritto di passaggio inoffensivo.

Specificamente, la missione EUNAVFOR Somalia – Operazione Atalanta, con mandato sino al mese di dicembre dell'anno 2012, ha il compito di proteggere le navi del World Food Program, scoraggiare, prevenire e reprimere gli atti di pirateria e rapina a mano armata al largo delle coste somale, contribuire nell'area al monitoraggio delle attività di pesca²⁸. Sinora vi hanno partecipato 26 Paesi, il cui contributo può essere così differenziato: i) fornitura di navi, aerei da

²⁴ *Resolution 1816(2008), adopted by the Security Council at its 5902nd meeting on 2 June 2008*, in www.un.org.

²⁵ *G.U.C.E., L. 252 del 20/09/2008 p. 0039-0042*.

²⁶ *G.U.C.E., L. 301 del 12/11/2008 p. 0033-0037*

²⁷ *Republic of Singapore assumes command of Combined Task Force 151*, 01/04/2011, in combinedmaritimeforces.com.

²⁸ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:301:0033:0037:EN:PDF>;
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:301:0033:0037:EN:PDF>.

ricognizione, pattuglie, unità VPD, cui hanno provveduto 13 Stati membri dell'Unione Europea (Belgio, Estonia, Francia, Germania, Grecia, Italia, Lussemburgo, Malta, Paesi Bassi, Portogallo, Regno Unito –che ospita il quartier generale operativo-, Spagna, Svezia); ii) fornitura di personale militare da adibire al quartier generale o dislocare sulle unità di intervento, cui hanno provveduto 9 Stati membri (Bulgaria, Cipro, Finlandia, Irlanda, Polonia, Repubblica Ceca, Romania, Ungheria); iii) appoggio alla missione offerto da Stati non aderenti all'UE (Croazia, Montenegro, Norvegia, Ucraina); la Norvegia ha anche inviato una nave militare regolarmente impiegata in area operativa.

L'Eunavfor copre un'area che comprende la zona meridionale del Mar Rosso, il Golfo di Aden e la parte occidentale dell'Oceano Indiano, compreso l'arcipelago delle Seychelles, con un dislocamento di forze variabile a seconda della stagione, a causa dei venti di monzone che influiscono notevolmente sul numero degli attacchi; impiega circa 2000 uomini e, per l'anno 2011, avrà a disposizione un budget di oltre otto milioni di euro stanziati in un fondo comune finanziato dagli Stati membri²⁹.

Le problematiche connesse alle attività effettuate nell'ambito di una missione operativa internazionale anti-pirateria non sono, ad ogni modo, trascurabili.

Innanzitutto, per ciò che concerne l'esercizio di giurisdizione da parte dello Stato italiano l'art. 5, comma 4 della L. 24/02/2009 n. 12 stabilisce che i reati di cui agli artt. 1135 e 1136 c.n. e quelli loro correlati a norma dell'art. 12 c.p.p., inclusi i reati a danno dello Stato o dei cittadini italiani partecipanti alla missione Atalanta e commessi in alto mare o nelle acque territoriali altrui, accertati durante la medesima missione, sono puniti ai sensi dell'art. 7 c.p., con competenza attribuita al Tribunale di Roma³⁰. Tuttavia, nel caso in cui lo Stato di bandiera o il terzo Stato partecipante all'operazione conclusasi con la cattura non possano o non vogliano esercitare la giurisdizione, è possibile comunque procedere al sequestro della nave pirata ed alla detenzione dell'equipaggio in attesa del trasferimento ad altro Stato, che si faccia carico del giudizio penale in

²⁹ www.eunavfor.eu

³⁰ Tale disposizione è stata applicata per la prima volta dalla M.M. il 22 maggio 2009, quando la fregata "Maestrale" ha catturato nove pirati, sventando un attacco contro un mercantile battente bandiera liberiana, cfr. Telesca C., *Recenti misure internazionali di contrasto alla pirateria*, in GIURETA, vol. VII, anno 2009. Peraltro, il G.I.P. presso il Tribunale di Roma, con ordinanza del 17/06/2009, ha ordinato il trasferimento dei nove cittadini somali presso le autorità keniate, in ragione dell'accordo Kenya – UE del 06/03/2009 e della modifica apportata all'art. 5 comma 4 dal D.L. 15/06/2009 n. 61 convertito in L. 22/07/2009.

virtù di accordi stipulati dall'UE o altre organizzazioni internazionali di cui l'Italia è parte.

Attualmente, tra gli accordi di trasferimento di persone che abbiano commesso o siano sospettate di aver commesso atti di pirateria si annoverano quello negoziato tra Kenya ed Unione Europea del 06/03/2009, rappresentato da uno scambio di note, e quello stipulato tra Seychelles ed Unione Europea del 10/11/2009; proprio in considerazione della prima intesa indicata, il D.L. 15/06/2009 n. 61 convertito in L. 22/07/2009 n. 100, ha modificato il comma 4 dell'art. 5 della L. n. 12/2009 citata, limitando la giurisdizione italiana ai soli atti di pirateria commessi in danno dello Stato o di cittadini o beni nazionali in area operativa Atalanta. Il contenuto degli accordi è costituito principalmente dall'accettazione, da parte del contraente non europeo, del trasferimento di persone detenute e di beni sequestrati dall'Eunavfor a sua richiesta, con l'impegno della pronta traduzione innanzi all'autorità giudiziaria competente a fini di indagine e processuali ed assicurando un trattamento dignitoso, il diritto di difesa compresa la facoltà di appello, la commutazione dell'eventuale pena di morte in pena detentiva, l'impossibilità dell'ulteriore trasferimento ad uno Stato terzo senza il consenso di Eunavfor.

Il meccanismo non prevede alcun coinvolgimento dell'autorità giudiziaria nella fase di detenzione a bordo e successiva consegna del pirata o sospetto tale³¹, essendo il trasferimento previsto direttamente dalla norma; tuttavia, trattandosi di provvedimenti limitativi della libertà personale, il rispetto del requisito della sola riserva di legge in assenza del riscontro motivato dell'autorità giudiziaria imposto anche dall'art. 5 paragrafo 3 della CEDU, esclusi i casi di flagranza, potrebbe indurre alla contemplazione, nel nostro ordinamento, di un profilo di incostituzionalità. Inoltre, il trasferimento ha comportato un peggioramento della situazione di tribunali e carceri almeno in Kenya, tanto che lo Stato africano ha già annunciato di voler revocare il consenso prestato con l'accordo del 2009, costringendo l'Unione Europea a cercare altri potenziali partners nella lotta alla pirateria³².

³¹ Art. 5 comma 6 bis, L. 24/02/2009 n. 12

³² Pierini J.P., *Apprehension, arrest, detention and transfer of suspected pirates and armed robbers within the legal framework of the European Security and Defence Policy (ESDP): the mantra of the existence of a proper legal base*, in I quaderni europei, n. 29/2011. Quanto all'indicazione di possibili negoziatori per la stipula di accordi sul trasferimento, cfr. Consiglio UE, 3005° sessione Affari Esteri del 22/03/2010, in www.consilium.europa.eu, in cui si citano Mauritius, Mozambico, Sud Africa, Tanzania, Uganda.

Altra questione rilevante è costituita dall'impiego di VPDs (Vessel Protection Detachments), ovvero unità appartenenti al contingente di uno Stato partecipante alla missione Atalanta, il cui personale, con equipaggiamento, armi e munizioni, è imbarcato a bordo di una nave mercantile per assicurarle protezione contro atti di pirateria e rapina a mano armata in mare³³. Si prevede, infatti, la possibilità che su richiesta dello Stato di bandiera della nave mercantile o dell'armatore o del comandante, se l'istanza è confermata dallo Stato di bandiera, un VPD sia imbarcato dietro autorizzazione ad adottare tutte le misure necessarie, incluso l'uso della forza e compresi l'arresto e la detenzione dei pirati a bordo, per quanto il comandante della nave mercantile serbi in ogni occasione la responsabilità globale per la salvezza e la sicurezza della nave³⁴.

La richiesta di intervento è costituita, in realtà, da una dichiarazione unilaterale che autorizza lo Stato del contingente di appartenenza del VPD ad effettuare l'imbarco alle condizioni riportate e contiene, specificamente, due clausole che disciplinano l'istituto della responsabilità reciproca. Nella prima, si stabilisce che lo Stato di bandiera della nave mercantile assume la responsabilità di indennizzare gli interessati nelle controversie eventualmente proposte dall'armatore, dall'equipaggio o da terze parti in ipotesi di danneggiamento o perdita della nave stessa, di morte o lesioni riportate dai membri dell'equipaggio, di danneggiamento o perdita dei loro beni, ad eccezione dei casi riscontrati di dolo o colpa grave (*indemnification clause*)³⁵; nella seconda clausola si prevede, invece, che lo Stato di bandiera della nave mercantile rinunci ad ogni reclamo nei confronti dello Stato del contingente di appartenenza del VPD o dei suoi membri per danneggiamento di beni di sua proprietà verificatosi in connessione con l'attività di protezione della nave mercantile, ad eccezione dei casi riscontrati di dolo o colpa grave (*waiver clause*)³⁶.

L'ampia configurazione delle responsabilità poste in capo allo Stato di bandiera della nave mercantile parrebbe, di fatto, scoraggiare il ricorso ai VPD, anche per

³³ *Template for declaration by Flag State of merchant ship on which a VPD is to be embarked in the context of EU operation Atalanta*, Annex, art. 2 sub a), IMO – MSC 89/INF.27 del 12/05/2011.

³⁴ *Template for declaration by Flag State of merchant ship on which a VPD is to be embarked in the context of EU operation Atalanta*, Annex, art. 3 sub a), cit.

³⁵ “The flag State shall be responsible for meeting any claim from ship-owners, crew and other third parties in case of damage to or losses of M/S, as well as claims for death of or injury to, and damage to or loss of property of, the members of the crew of M/S, except in case of gross negligence or wilful misconduct”.

³⁶ “The flag State shall waive its claims against the Sending State i.e., the State sending the VPD or any personnel of the VPD for damage to any property owned by it in connection with the protection of M/S, except for claims arising out of gross negligence or wilful misconduct”.

l'enorme varietà di situazioni che potrebbero generare un uso ingiustificato, eccessivo o avventato della forza e che, conseguentemente, determinerebbero questioni interpretative molto accese relativamente alle condotte ascrivibili agli istituti di dolo e colpa grave, senza contare che la giurisdizione penale nei confronti dei membri delle unità distaccate è riservata espressamente allo Stato di appartenenza del contingente di origine³⁷. Non a caso, dai reports dell'IMO sugli atti di pirateria e rapina a mano armata emessi con circolari a cadenza mensile, emerge chiaramente che, nell'anno 2010, il principale deterrente agli attacchi è comunque costituito dall'attività di pattugliamento di routine e dall'invio in loco, ad incidente in corso, di navi o elicotteri delle forze di coalizione. Ben quattordici dei trenta interventi risolutivi registrati nel corso dell'anno sono avvenuti nel Golfo di Aden, mentre gli altri risultano localizzati nel Mar Rosso meridionale e al largo delle coste della Somalia e dell'Oman. Il trend si conferma nell'anno 2011, con una particolarità: nei primi quattro mesi il maggior numero di interventi, sei su dieci, è avvenuto al largo delle coste dell'Oman ed uno solo nel Mar Rosso, presso lo stretto di Bab el Mandeb, il che indicherebbe, tuttavia, una certa adattabilità dei pirati, in cerca di acque più sguarnite e redditizie. Nel complesso, la presenza dei contingenti internazionali nelle acque dell'Africa Orientale ha comunque garantito, nell'area, una diminuzione degli atti di pirateria e rapina a mano armata, che nel solo 2010, su base regionale, hanno registrato una flessione del 30%, a fronte di un aumento complessivo riportato a livello mondiale³⁸, consentendo, allo stato, una valutazione positiva dell'efficacia della misura di contrasto.

4. I SERVIZI DI SICUREZZA ARMATI PRIVATI A BORDO.

Ma a difesa della navigazione mercantile sono posti anche altri rimedi, come l'imbarco di security teams armati ingaggiati dalle compagnie armatrici presso imprese private specializzate. In linea generale, questa pratica non incontra l'approvazione dell'IMO, che tuttavia, preso atto della crescente diffusione del fenomeno e delle sue implicazioni, ha preferito fornire linee guida che garantissero professionalità e sicurezza agli operatori e consentissero agli Stati di

³⁷ *Template for declaration by Flag State of merchant ship on which a VPD is to be embarked in the context of EU operation Atalanta*, Annex, art. 3 sub e), cit.

³⁸ IMO, *Yearly statistics of incidents which occurred since 1984 (worldwide) – Annex 4*, cit.

bandiera di approntare, se del caso, una legislazione interna ispirata dalla condivisione di posizioni comuni.

Dalla consultazione dei reports mensili sugli atti di pirateria e rapina a mano armata si rileva che, nell'anno 2010, la presenza a bordo dei servizi di sicurezza è stata registrata in occasione di diciannove attacchi, tutti localizzati nell'Area ad Alto Rischio, ad eccezione dell'unico avvenuto nel Canale di Mozambico³⁹. I security teams erano armati soltanto sulle navi i cui Stati di bandiera, evidentemente, consentono l'adozione della misura di protezione⁴⁰, quindi in dieci casi su diciannove, in sei dei quali si è scatenato un vero e proprio scontro a fuoco⁴¹, mentre nel corso degli altri episodi ci si è limitati a colpi di avvertimento o ad approntare accorgimenti di diversa natura. In nessuna circostanza sono state riportate ufficialmente vittime, per quanto, in almeno una di esse, la stampa internazionale non sia stata affatto di questo avviso⁴². Tutti gli attacchi sono stati sventati e, nell'anno successivo, la presenza a bordo di security teams con armi in dotazione si è notevolmente incrementata. Nei primi quattro mesi del 2011, i servizi di sicurezza privati sono stati coinvolti in trentaquattro incidenti nell'Area ad Alto Rischio⁴³ e si sono osservati sia un discreto ampliamento del novero degli Stati di bandiera che hanno acconsentito all'imbarco⁴⁴ sia un aumento proporzionale degli attacchi sfociati in scontri a fuoco, ma, pare, senza esiti

³⁹ La High Risk Area è delimitata a nord dal Canale di Suez e ricompresa tra 78° di longitudine Est e 10° di latitudine Sud, cfr. BMP3, Section 2, Paragraph 2.3, Giugno 2010. Gli attacchi sono stati così suddivisi: 5 al largo delle coste somale, 3 nello stretto di Bab el Mandeb, 3 nel Golfo di Aden, 3 al largo delle coste keniate, 2 nel Mar Rosso, 1 al largo dell'Isola di Pemba – Tanzania, 1 al largo di Minicoy Island – Laccadive, 1 nel Canale di Mozambico.

⁴⁰ Corea del Sud, Gibilterra (U.K.), Liberia, Malta, Panama, Spagna, Yemen.

⁴¹ Nel 2010 gli scontri a fuoco si sono verificati negli incidenti registrati occorsi alle seguenti navi: *Albacan* (peschereccio spagnolo attaccato il 4/03/2010 – MSC.4/Circ.150 dell'8/04/2010), *Al-Masilah* (cisterna per sostanze chimiche yemenita attaccata il 25/04/2010 - MSC.4/Circ.154 del 5/05/2010), *Ocean Trader* (portarinfuse coreana attaccata il 5/05/2010 - MSC.4/Circ.155 del 3/06/2010), *Kergi* (portacontainer maltese attaccata il 27/06/2010 - MSC.4/Circ.156 del 7/07/2010), *Floyen* (cisterna per sostanze chimiche panamense attaccata il 9/11/2010 - MSC.4/Circ.164 del 3/12/2010), *Valerie* (cisterna per sostanze chimiche di Gibilterra attaccata il 15/11/2010 - MSC.4/Circ.164 del 3/12/2010).

⁴² Il Times e la BBC hanno riportato la morte di un pirata somalo a seguito di uno scontro a fuoco avutosi in occasione dell'attacco del 23/03/2010 alla nave portacontainer *Almezaan*, battente bandiera panamense, verificatosi in acque internazionali al largo di Mogadiscio, cfr. Westcott K., *Pirate death puts spotlight on "guns for hire"*, 24/03/2010, in news.bbc.co.uk, McConnell T. *Security guards shoot dead Somali pirate in attack on MV Almezaan cargo ship*, 25/03/2010, in timesonline.co.uk. Dai reports IMO non è possibile ricavare alcuna risultanza in merito.

⁴³ Gli attacchi sono stati così suddivisi: 10 nel Golfo di Aden, 8 al largo delle coste della Somalia, 7 al largo dell'isola di Socotra o delle coste yemenite, 3 al largo delle coste dell'Oman, 2 al largo di Minicoy Island – Laccadive, 2 al largo di Porbandar – India, 1 nei pressi dello stretto di Bab el Mandeb, 1 al largo delle Isole Comore.

⁴⁴ Agli Stati citati in nota 40, si aggiungono Comore, Etiopia, Germania, Isole Marshall, Singapore, USA; si è registrato, poi, il caso di uno yacht belga il cui attacco è stato sventato da un security team armato che viaggiava su un'imbarcazione di scorta (*Capricorn*, abbordato il 2/03/2011 550 miglia ad est di Socotra - MSC.4/Circ.170 dell'11/04/2011).

fatali⁴⁵. Anche in questi casi l'effetto deterrente della misura è stato completo, il che ne fa presumere un sempre maggior impiego futuro, specialmente in considerazione del fatto che il pericolo più temuto è costituito, senza eccezioni, dal sequestro di nave ed equipaggio. Nell'anno 2010, nella sola Area ad Alto Rischio, sono state dirottate verso le coste somale ben trentasei navi, con a bordo 629 membri d'equipaggio⁴⁶; nei primi quattro mesi del 2011 i pirati, a scopo di riscatto, si sono già impossessati di ventuno navi e preso in ostaggio 327 persone, tra cui gli equipaggi della petroliera Savina Caylin e della nave portarinfuse Rosalia D'Amato, entrambe battenti bandiera italiana, rispettivamente nelle mani dei sequestratori dall'8 febbraio e dal ventuno aprile scorsi⁴⁷.

In considerazione del fatto che il pattugliamento di un'area tanto vasta da parte delle forze militari partecipanti alle missioni internazionali, per quanto massiccio, non può essere capillare ed in attesa di ulteriori sviluppi in merito all'utilizzo dei VPDs, il ricorso ai servizi armati privati sembra consentire il transito in sicurezza, purché siano rispettati alcuni standards procedurali e di professionalità imprescindibili, che l'IMO ha recentemente indicato⁴⁸. Gli Stati di bandiera dovrebbero valutare con attenzione la possibilità di ricorrere legalmente, in ciascun ordinamento, all'utilizzo di PCASP (Privately Contracted Armed Security Personnel), con particolare riguardo: i) ai limiti posti dalle norme interne all'imbarco ed al trasporto di armi e al relativo procedimento di autorizzazione, termini e condizioni compresi; ii) ai requisiti professionali e di aggiornamento richiesti per il personale dei servizi di sicurezza; iii) all'interazione con il comandante ed alla chiarificazione dei ruoli a bordo.

⁴⁵ Da gennaio ad aprile del 2011, gli scontri a fuoco si sono verificati negli incidenti registrati occorsi alle seguenti navi: *Andinet* (cargo etiope attaccato il 26/01/2011 – MSC.4/Circ.167 del 7/02/2011), *Brattingsborg* (cargo di Singapore attaccato il 3/03/2011 - MSC.4/Circ.170 dell'11/04/2011), *Voge Dignity* (cisterna per sostanze chimiche liberiana attaccata il 3/03/2011 - MSC.4/Circ.170 dell'11/04/2011), *KMC Rhino* (rimorchiatore delle Isole Comore, attaccato il 6/03/2011 - MSC.4/Circ.170 dell'11/04/2011), *Rudeef GNA* (cisterna yemenita attaccata il 29/03/2011 - MSC.4/Circ.170 dell'11/04/2011), *Saint Ram* (cisterna panamense attaccata il 12/04/2011 - MSC.4/Circ.171 del 23/05/2011), *Rudeef GNA* (cisterna yemenita attaccata il 22/04/2011 - MSC.4/Circ.171 del 23/05/2011).

⁴⁶ *Regional analysis of reports on acts of piracy and armed robbery against ships which were reported to have been allegedly committed during 2010, Annex 2*, MSC.4/Circ.169 del 01/04/2011.

⁴⁷ *Reports on piracy and armed robbery against ship issued monthly*, MSC.4/Circ.167 del 7/02/2011, MSC.4/Circ.168 del 14/03/2011, MSC.4/Circ.170 dell'11/04/2011, MSC.4/Circ.171 del 23/05/2011.

⁴⁸ *Interim guidance to ship owners, ship operators and shipmasters on the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area*, MSC.1/Circ.1405 del 23/05/2011; *Interim recommendations for Flag States regarding the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area*, MSC.1/Circ.1406 del 23/05/2011.

Prima di richiedere la dovuta autorizzazione allo Stato di bandiera, l'armatore interessato, dal canto suo, dovrebbe compiere una valutazione approfondita dei rischi nascenti dall'abuso potenziale di armi da fuoco, da incidenti indesiderati, da responsabilità reciproche e verificare, oltre la propria, la copertura assicurativa delle compagnie fornitrici dei servizi, con riguardo particolare al danno potenziale in pregiudizio di terze parti. Nei contratti di ingaggio occorrerebbe, poi, individuare azioni e comportamenti consentiti al PCASP una volta imbarcato, identificare palesemente il comandante del security team ed evidenziare con estrema chiarezza la permanenza in capo al comandante della nave, in ogni tempo, della suprema autorità a bordo⁴⁹. Con altrettanta attenzione bisognerebbe predisporre la documentazione necessaria per il trasporto legittimo delle armi da fuoco, secondo la normativa dello Stato di bandiera e dello Stato del porto in cui i servizi di sicurezza armati si imbarcano o sbarcano, senza trascurare l'adozione di criteri speciali per l'inventario e la custodia delle armi a bordo e, soprattutto, di regole concordate tra armatore, compagnia fornitrice e comandante della nave relativamente all'uso della forza secondo i principi di necessità e proporzionalità⁵⁰.

In Italia l'autorizzazione allo svolgimento di servizi di sicurezza privata a bordo delle navi mercantili è oggetto di ben quattro disegni di legge, tutti presentati nel corso della XVI Legislatura negli anni 2010 e 2011⁵¹, a riprova di quanto la ricerca di misure efficaci di contrasto alla pirateria marittima costituisca una questione di primaria importanza per il buon andamento di un settore economico fondamentale per il sistema paese.

L'impianto normativo delineato è piuttosto scarno e dovrebbe essere più accuratamente strutturato a seguito dei necessari regolamenti di attuazione, cui si fa espresso richiamo.

In linea generale, si rilevano due posizioni nettamente contrapposte in ordine alla qualificazione dell'utilizzo di security teams armati come obbligo o facoltà per le compagnie armatrici; nel primo caso, gli armatori di navi mercantili e da

⁴⁹ *Interim guidance to ship owners, ship operators and shipmasters on the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area, Annex, paragraph 3.3*, cit., "...all times the Master remains in command and retains the overriding authority on board."

⁵⁰ *Interim guidance to ship owners, ship operators and shipmasters on the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area, Annex, paragraph 3.5*, cit., "...In no case should the use of force exceed what is strictly necessary, and in all case should be proportionate to the threat and appropriate to the situation".

⁵¹ P.d.L. n. 3321 del 16/03/2010 d'iniziativa dei deputati Scandroglio e altri; d.d.l. n. 2092 del 31/03/2010 d'iniziativa dei senatori Musso ed altri; p.d.l. n. 4272 del 07/04/2011 d'iniziativa del deputato Tullo; d.d.l. n. 2723 del 12/05/2011 d'iniziativa del senatore Lauro, in www.openpolis.org.

pesca battenti bandiera italiana, che transitano in acque internazionali a rischio di pirateria, devono dotarsi, a proprie spese, dei servizi di vigilanza armata privati di cui agli artt. 133 ss., R.D. 18 giugno 1931 n. 773 e 249 ss., R.D. 6 maggio 1940 n. 635, ovvero ricorrere a guardie giurate equipaggiate con armi comuni da sparo⁵². Nella seconda ipotesi, il transito in aree individuate annualmente, con decreto ministeriale, consente di richiedere al Ministero della Difesa l'autorizzazione ad avvalersi a proprie spese di servizi di scorta armati, forniti da imprese certificate come idonee secondo le norme degli Stati membri dell'UE in cui hanno sede⁵³, con la possibilità della collocazione a bordo o dell'utilizzo di un'imbarcazione di supporto e l'ulteriore opportunità, dietro esplicito consenso eventualmente prestato dallo Stato costiero, della scorta a convogli o singole unità mercantili da parte delle navi militari impiegate in operazioni di pattugliamento⁵⁴. Uno dei disegni di legge contiene la previsione esplicita che l'uso della forza da parte del security team avvenga sotto il controllo e l'autorità del comandante della nave⁵⁵, ma, di fatto, la disciplina sostanziale della fattispecie è per tutti rimessa ad interventi sistematici successivi, destinati a fornire un assetto normativo concreto a quella che, allo stato attuale, pare più che altro una dichiarazione di intenti volta all'accettazione di un'istanza ormai avvertita come improrogabile⁵⁶.

5. OSSERVAZIONI CONCLUSIVE.

Non è plausibile, tuttavia, ritenere che un singolo rimedio possa fornire la soluzione ad un fenomeno patologico complesso come quello della pirateria marittima, originato, nel caso somalo, dall'estrema povertà e dall'anarchia insieme. Pur con il loro notevole effetto deterrente e specie se autorizzate dal consenso dello Stato costiero ad operare in acque territoriali, le missioni internazionali comportano una diminuzione del rischio di carattere generale che, tuttavia, non può oggettivamente garantire l'incolumità del passaggio della singola nave che, magari, transiti in un'area meno fittamente presidiata o richieda un intervento che, in ragione delle distanze, non possa essere effettuato con la massima tempestività. L'eventuale impiego dei VPDs, ad ogni modo,

⁵² P.d.l. n. 3321, cit.; D.d.L. n. 2723, cit.

⁵³ P.d.l. n. 4272, cit.

⁵⁴ D.d.l. n. 2092, cit.

⁵⁵ Art. 3, comma 3, d.d.l. n. 2092, cit.

⁵⁶ Cfr. CONFITARMA, comunicato stampa del 21 aprile 2011 "*I pirati attaccano ancora ma il nostro governo non risponde*".

comporterebbe uno sbilanciamento oneroso della responsabilità in capo allo Stato di bandiera, che comunque, in caso di risarcimenti cui dovesse far fronte, attuerebbe di certo delle procedure di rivalsa nei confronti delle compagnie armatrici, scoraggiando potenzialmente il ricorso ad uno strumento che, quanto meno, garantirebbe l'impiego di personale addestrato anche psicologicamente all'uso delle armi. Sarebbe opportuno ricercare un più equo contemperamento degli interessi, tentando allo stesso tempo di non danneggiare lo Stato di origine dell'unità di protezione, tipizzando, ad esempio, le condotte pregiudizievoli e lesive e prevedendo, soprattutto, il ricorso esplicito a clausole generali di salvaguardia come stato di necessità o legittima difesa.

La disciplina dei trasferimenti in caso di cattura, poi, dovrebbe comunque essere volta ad assicurare, dopo un giusto processo, l'effettività dell'eventuale pena detentiva con un'incognita non trascurabile legata alla quantificazioni edittale della durata della pena stessa ed all'operatività di circostanze attenuanti e/o aggravanti, che non possono coincidere in tutti gli ordinamenti degli Stati che accettano di esercitare la giurisdizione. Il mutamento degli accordi comporterebbe, pertanto, un aumento o una diminuzione del rigore con cui gli atti di pirateria sono puniti, per cui bisognerebbe individuare con attenzione i partners internazionali con cui negoziare i trasferimenti al fine di perseguire, almeno in intenti, una certa uniformità di trattamento.

L'imbarco di security teams privati con armi in dotazione, d'altro canto, ha riscosso pieno successo nel contrastare il fenomeno, ma non si può ritenere che la misura possa essere generalizzata; innanzitutto, non appare condivisibile l'impostazione che ne vorrebbe imporre l'adozione obbligatoria, perché l'aggravio di costi per la compagnia armatrice che ne seguirebbe dovrebbe essere necessariamente frutto di una libera scelta imprenditoriale. In proposito, occorre sottolineare che la copertura assicurativa dei rischi legati al transito in aree soggette ad atti di pirateria comporta necessariamente un innalzamento dei premi, che, nell'eventualità della presenza a bordo di armi da fuoco, con tutti i pericoli connessi, potrebbero diventare talmente esosi da suggerire l'abbandono di determinate rotte, causando una serie di scompensi economici su larga scala. Di gran lunga preferibile, pertanto, il rimettere ogni decisione alla valutazione del singolo armatore ed al controllo dello Stato di bandiera preposto al rilascio delle dovute autorizzazioni, che, a fini di legittimità, dovrebbero essere richieste

anche allo Stato dei porti di imbarco e sbarco per non incorrere in violazioni delle disposizioni che disciplinano il diritto di passaggio inoffensivo.

Allo stesso modo, sarebbe preferibile affidare l'espletamento dei servizi di sicurezza a personale appositamente formato, data la specificità dell'ambiente su cui si troverebbe ad operare, in cui, non sussistendo vie di fuga, si potrebbe più facilmente porre in essere un uso arbitrario o eccessivo della forza innanzi al pericolo. Pertanto, si dovrebbero chiarire e concordare le situazioni in cui esso è consentito, modulando proporzionalmente ogni reazione.

Da tenere in debito conto, in caso di emergenza, anche le possibili interferenze con il comando della nave. In proposito, ferme restando centralità del comando e responsabilità connesse, bisognerebbe definire con certezza modalità di avvio e cessazione di una possibile risposta al fuoco, individuando i soggetti, se più d'uno, autorizzati ad impartire il relativo ordine, o a riferirlo, con ogni riguardo alla gerarchia di bordo⁵⁷.

In definitiva, anche in considerazione del buon esito ottenuto dall'applicazione delle misure alternative anti-pirateria di cui alle BMP3, ovvero delle c.d. manovre evasive finalizzate a rendere più complicato l'abbordaggio, il ricorso all'imbarco di servizi di sicurezza privati dovrebbe essere considerato una misura accessoria da inserire necessariamente in un più ampio sistema di controllo internazionale sulle aree a rischio e l'impiego di armi da fuoco, in chiave difensiva, costituire *l'extrema ratio* cui appellarsi.

Ad ogni modo, la contromisura più efficace alla pirateria non può essere adottata in mare, perché consiste nella capacità dello Stato costiero di dotarsi di un governo democratico e stabile, che abbia il controllo effettivo del territorio, istituzioni che rispettino e siano in grado, a loro volta, di imporre e far rispettare la legalità e, soprattutto, di stimolare una crescita economica e sociale del Paese che non debba basarsi sui proventi, in fin dei conti incerti e assai rischiosi, di una qualche attività criminale. Forse alcuni investimenti impiegati per garantire la sicurezza dei traffici marittimi, se dirottati parzialmente a terra, e per una volta legittimamente, potrebbero contribuire alla causa molto più di quanto si creda.

⁵⁷ Interessante il caso della nave da crociera Melody, battente bandiera panamense, assaltata dai pirati a 180 miglia dalle Seychelles il 26/4/2009, in cui, tuttavia, l'incertezza relativa al soggetto che ha impartito l'ordine di fare fuoco potrebbe essere determinata semplicemente dalla formulazione dell'articolo che riporta l'episodio, affermando "...la security di bordo spara, mentre il comandante effettua manovre evasive(...)", cfr. "I pirati assaltano la nave da crociera Melody, ma il comandante sfugge con manovre evasive", 26/04/2009 in www.ilgiornale.it.