

# LE MISURE DI CONTRASTO ALLA PIRATERIA MARITTIMA

---

UNA CLASSIFICAZIONE ORIGINALE PER TRACCIARE  
IL “PUNTO NAVE” DELLA SITUAZIONE ATTUALE

## INTRODUZIONE

---

Negli ultimi anni si è assistito ad uno spostamento delle zone più colpite dall'attività piratica quale diretta conseguenza della scelta di gran parte delle compagnie armatoriali di shiftare le rotte dei propri navigli verso acque considerate più sicure; d'altro canto, dal punto di vista tecnico/tecnologico i principali gruppi piratici sono riusciti ad affinare le proprie conoscenze e competenze al punto da far metaforicamente scoccare la prima ora dell'era della c.d. “pirateria marittima 3.0”. Oggi, in un settore *marine* contaminato irrimediabilmente da strumentazioni adibite al cosiddetto *e-shipping*, una delle sfide più ardue che si pone innanzi alle moderne compagnie armatoriali è sicuramente l'implementazione di tecnologie all'avanguardia a supporto e difesa delle apparecchiature elettroniche di bordo, facile bersaglio per i nuovi pirati.

Con questo breve articolo, si ambisce a convincere il lettore di quanto possa essere importante un'analisi criminologica seria del fenomeno criminale della pirateria marittima: oltre ad avere importanti implicazioni di carattere socio-culturale, la pirateria marittima offende il diritto fondamentale alla libera e sicura navigazione e infligge un *vulnus* non trascurabile all'economia marittima mondiale.

## UN APPARATO GIURIDICO DA RINNOVARE

---

Disciplinare una fattispecie complessa come quella della pirateria, con le sue molteplici dimensioni, è un compito arduo dal quale il legislatore moderno non può e non deve più esimersi: nel corso dell'ultimo secolo molti sono stati i tentativi codificatori della disciplina convenzionale di quello che, a buon titolo, viene annoverato tra i fenomeni criminali più antichi e maggiormente offensivi.

Consci di tali difficoltà, taluni autori<sup>1</sup> prospettano oggi interventi di modifica sostanziale alla disciplina interna, contenuta negli articoli 1135 e 1136 cod. nav., ritenuta limitata e involuta rispetto all'epoca moderna, segnata dalla rapidità nei profondi mutamenti di carattere economico-sociale e dall'imprevedibilità che caratterizza le tattiche di cui si servono terroristi e criminali: la sicura e libera navigazione è oggi infatti minacciata da una serie di nuove fattispecie criminali, scevre dei caratteri essenziali richiesti per la configurazione del crimine di pirateria ma al contempo assimilabili alle condotte perfezionatrici di tale figura di reato.

In sostanza, tale dottrina si interroga se sia ancor oggi opportuno ritenere sufficiente la descrizione della fattispecie in esame, così come operata dal legislatore nel Codice della Navigazione, eccependo, a sostegno di quanto affermato, il carattere sostanzialmente anacronistico della persistenza di previsioni estremamente limitative, di cui è simbolicamente rappresentativo il “*principio delle due navi*”.

Sul piano giuridico interno, tale limitatezza, si ricordi, si accompagna ad una innovativa estensione *ad infinitum* nella definizione dei confini del *locus commissi delicti*, essendo invero qualificato

come pirateria tanto l'evento criminoso occorso in alto mare quanto quello consumatosi nell'acque nazionali.

Al contempo, sul piano internazionale, si è rilevato come la disciplina di riferimento, ovvero quella approntata nella Convenzione di Montego Bay, sarebbe perfettibile nella parte in cui non è espressamente prevista la clausola “*dedere aut iudicare*”: questa omissione, unita al carattere *non self-executing* delle norme in analisi, lascerebbe spazio di manovra agli Stati permettendo loro di rinunciare all'esercizio della propria giurisdizione con un “*atteggiamento rinunciatario*”.<sup>2</sup>

## MISURE DI CONTRASTO ALLA PIRATERIA MARITTIMA

---

### I. LE MISURE PASSIVE

Ai fini dell'analisi che qui si propone si è inteso definire *passive* le misure di contrasto alla pirateria che non prevedono l'impiego di armamenti o di personale armato a bordo del naviglio, mentre di converso, si sono considerate *attive* quelle misure di contrasto alla pirateria promosse dalle marine militari (direttamente o attraverso i protocolli siglati con le marine mercantili) o che prospettano l'impiego di personale armato a bordo.

### BREVE ANALISI DELLE MISURE “PASSIVE” DI CONTRASTO ALLA PIRATERIA SUDDIVISE PER TIPOLOGIA:

#### 1. MISURE ECOLOGICHE

Si fa rientrare nell'alveo delle misure ecologiche o “ambientali”, il gruppo eterogeneo di attività, promosse nelle aree maggiormente interessate dal fenomeno ed indirizzate alla sensibilizzazione della popolazione sulle implicazioni della pirateria marittima.

Lo scopo principale di tali misure è quello di rendere più efficienti i mezzi di contrasto impiegati dalle diverse realtà locali, nel tentativo ultimo di sconfiggere la residua accondiscendenza della quale possono godere i gruppi di pirati in determinate regioni del mondo.

In questa sede vanno ricordati certamente gli accordi regionali volti al contrasto cooperativo alla pirateria marittima, quali ad esempio il ReCAAP (Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia), l'accordo intergovernativo dell'area asiatica finalizzato alla repressione della pirateria marittima e delle “*armed robbery*”.<sup>3</sup>

Dal suo canto, l'Unione Europea, accortasi dell'efficacia di tali misure, ha avviato nel 2013 il progetto CRIMGO (Critical Maritime Routes Programme), “*designed to strengthen the operational capabilities of regional and national maritime organisations*”<sup>4</sup>, finalizzato a permeare la cultura della *Intelligencija* dei paesi interessati.

Sulla falsa riga del ReCAAP e sulla scorta dell'esperienza CRIMGO, nel dicembre del 2016 l'Unione Europea ha lanciato la *Gulf of Guinea Inter-Regional Network (GoGIN)*, sempre allo scopo di implementare *safety* e *security* nel Golfo di Guinea, un progetto a livello regionale di interscambio di informazioni<sup>5</sup> che coinvolge ben diciannove Paesi.<sup>6</sup>

## 2. MISURE GESTIONALI

Le pratiche che vengono ivi ricomprese nella categoria delle “misure gestionali”, afferiscono all’addestramento e alla gestione del personale: il BMP4 sottolinea in più punti l’importanza dell’addestramento del personale nella prevenzione agli attacchi di pirateria e nella gestione della crisi successiva all’abbordaggio.

Le misure gestionali da adottarsi soprattutto nelle HRA sono l’implementazione del sistema delle vedette (da equipaggiare con binocoli, possibilmente ad infrarossi e da far ruotare su turni di guardia più brevi per favorire l’attenzione prestata durante il servizio) e l’aumento delle risorse da destinarsi al controllo dei radar.

Già nelle edizioni precedenti, il BMP consigliava agli armatori di dotare i propri equipaggi di attrezzatura antiproiettile e di sicurezza (giubbotti antiproiettile, elmetti balistici, visori notturni e visiere antisommossa).

Importante è infine stabilire un punto di raccolta sicuro (*Safe Muster Points*), protetto da eventuali colpi di arma da fuoco o schegge di granata, in cui riunire l’equipaggio in caso di attacco pirata.

Nel contrasto alla pirateria può giocare un ruolo fondamentale anche la gestione dei mezzi: viene, infatti, confermata nel memorandum “*Avoid being a victim of piracy*” l’efficacia sia dell’approntamento di rotte sorvegliate da naviglio militare (IRTC- International Recommended Transit Corridor) sia del sistema convogliare che, nella storia<sup>7</sup>, è risultato più volte essere la misura preventiva per eccellenza per evitare gli attacchi ai mercantili.<sup>8</sup>

## 3. MISURE INFRASTRUTTURALI

L’idea di dotare i navigli di infrastrutture idonee ad impedire l’abbordaggio dei pirati o a limitarne i movimenti nei casi in cui, nonostante tutto fossero riusciti a salire a bordo, non è una novità di questi ultimi anni: troviamo traccia delle prime “grate anti-pirata” già nei resoconti dei primi decenni del XX secolo.<sup>9</sup> Le *grate anti-pirata* sono, insieme al filo spinato e alle barre metalliche anti abbordaggio, le barriere fisiche più semplici da installare a bordo di un naviglio; intorno al perimetro del naviglio, inoltre, può essere inoltre installata una barriera elettrificata a 9000 Volt, non letale ma estremamente dolorosa.

Uno dei locali della nave più delicati da proteggere, essendo proprio quello a cui puntano i pirati, è sicuramente la plancia: il BMP consiglia di ricoprire i vetri (preferibilmente antisfondamento) della plancia di comando con una pellicola protettiva chiamata “*Blast Resistant Film*” in grado di proteggere i membri dell’equipaggio dalle schegge di vetro prodotte da eventuali esplosioni.

Un’infrastruttura fondamentale nella protezione dell’equipaggio (e al contempo difficilmente installabile ove non sia stata prevista al momento della costruzione) è la *cittadella*, un locale blindato della nave, progettato in modo tale da poter resistere all’attacco dei pirati e da permettere lo stoccaggio dei mezzi di sussistenza dell’equipaggio. Dall’interno della cittadella, i membri dell’equipaggio devono essere messi in grado di comunicare con l’esterno, arrestare i motori e sorvegliare la situazione grazie al sistema di telecamere installato a bordo. L’ingresso alla cittadella può essere mimetizzato, per renderne meno facile l’individuazione da parte dei pirati.

## 4. MISURE DETERRENTI

Tra le misure deterrenti passive adottabili a bordo di un naviglio, nel BMP vengono annoverati l’installazione di cannoni idranti<sup>10</sup> e il reclutamento di *contractors* privati disarmati. Quest’ultimo punto, si precisa, è disciplinato dallo Stato di bandiera del naviglio.

Effetto deterrente possono avere anche i cartelli installati in diverse lingue che avvisano della presenza di sistemi di allarme o di reti elettrificate a bordo e l'illuminazione a giorno dello scafo nelle ore notturne.

## 5. MISURE EVASIVE E DISSUASIVE

In un primo momento, ove l'attacco venga individuato in tempo e il naviglio non stia navigando alla massima velocità possibile, dalla plancia di comando possono essere eseguite una serie di manovre diversive finalizzate ad impedire l'avvicinamento dello *skiff* (il BMP consiglia di compiere solo quelle manovre che non facciano rallentare troppo la nave).

Se le manovre evasive risultano inutili o il naviglio non è in grado di mantenere una velocità tale da mettere in difficoltà gli inseguitori, possono essere messe in atto misure dissuasive fisiche quali l'utilizzo dei laser accecanti, dei dissuasori a microonde o assordanti (Long Range Acoustic Device-LRAD)<sup>11</sup>.

Un sistema di nuova concezione è il DESTO (*Direct Electromagnetic Stopper*), in grado di generare un'onda elettromagnetica che permette di disattivare a distanza i motori delle imbarcazioni pirata (testato e prodotto da Selex Sistemi Integrati S.p.A - oggi Leonardo S.p.A).<sup>12</sup>

## II. LE MISURE ATTIVE

### LE PRINCIPALI MISSIONI INTERNAZIONALI

Si stima che nei mari antistanti al corno d'Africa transitano circa il 90% del commercio marittimo europeo<sup>13</sup> e questo, certamente, è uno dei legittimi motivi che hanno spinto le flotte coordinate nell'*Operazione EU NAVFOR Somalia-Operazione Atalanta* ad incrociare in mari tanto lontani da casa: il rischio maggiore era rappresentato da una pressoché totale esclusione del Mediterraneo dalla scena dello shipping marittimo mondiale, le cui prime avvisaglie si rilevavano nello spostamento delle rotte imposto alle proprie navi da diverse compagnie nei versanti occidentali dell'Africa.

La prima delle *task forces* internazionali a solcare le onde antistanti il Corno d'Africa<sup>14</sup> è stata, nel 2008, la *Combined Task Force 150* (CTF-150): inizialmente pensata per contrastare il terrorismo marittimo, tale coalizione multinazionale composta attualmente da venticinque Paesi di diverse regioni del mondo, si è occupata negli ultimi anni di lotta alla pirateria.<sup>15</sup> Sulla scorta del modello adottato, ritenuto efficace, l'anno successivo, con il compito di pattugliare l'Oceano Indiano, fu costituita la *Combined Task Force 151* (CTF-151); nel mare del Golfo Arabico, con compiti simili, incrocia la *Combined Task Force 152* (CTF-152).<sup>16</sup>

Prevenendo i principi coesivi in seguito graniticamente incisi nell'art.42 del TUE dal Trattato di Lisbona<sup>17</sup>, nel 2008 venne avviata la missione europea EU NAVFOR Somalia-Operazione Atalanta, una missione interforze avviata su mandato del Consiglio Europeo con l'Azione comune 2008/851/PESC.<sup>18</sup>

La NATO decise di disporre nel 2008, sul tratto di mare antistante le coste somale, tre unità del comando permanente *Standing NATO Response Force Maritime Group 2* (SNMG2), nell'ambito dell'operazione *Allied Provider*; l'intervento in acque somale del SNMG2 venne inglobato, l'anno successivo, nella missione *Allied Protector*, e fu corroborato dalle unità del SNMG1, per la prima volta impiegate in quelle acque<sup>19</sup>. Oggi la NATO partecipa agli sforzi profusi dalla comunità internazionale nella lotta alla pirateria con la missione *Ocean Shield* (avviata nel 2009) alla quale sono assegnate ciclicamente le unità della SNMG1 e della SNMG2.

Nel 2012, con la Decisione 2012/174/PESC del Consiglio del 23 marzo, venne *ipso facto* sostanzialmente estesa alle acque interne e territoriali la competenza delle unità partecipanti all'*Operazione Atalanta*<sup>20</sup>; dopo aver subito una serie di proroghe del suo termine conclusivo, in considerazione degli ottimi risultati raggiunti, l'operazione è stata ulteriormente prorogata fino al 31 dicembre 2018<sup>21</sup> a seguito di un "riesame strategico" con la Decisione 2016/2082/PESC del Consiglio UE del 28 novembre 2016<sup>22</sup>.

## L'IMPIEGO A BORDO DI PERSONALE ARMATO

Vista l'intervenuta recrudescenza del fenomeno e la difficoltà di intervenire in modo convenzionale adottando tattiche di pattugliamento navale efficaci su una vasta porzione di Oceano Indiano, lo Stato Maggiore della Marina ha ipotizzato l'impiego a bordo del naviglio mercantile dei c.d. NMP (nuclei militari di protezione).<sup>23</sup>

I vantaggi nell'adozione di questa nuova configurazione operativa sono molteplici: innanzitutto le navi, in virtù della UNCLOS, non muterebbero il loro *status* in navi da guerra; inoltre, date le caratteristiche morfologiche dei dieci nuclei inizialmente previsti, composti ciascuno da sei militari addestrati all'uopo e incaricati di agire "*con elevata autonomia logistica ed operativa*", risulta evidente il risparmio in termini di organico rispetto ai tradizionali pattugliamento, scorta e convoglio navali. Infine, i militari dei NMP, secondo quanto prospettato nel suo intervento dal Capo di Stato Maggiore, avrebbero potuto, da bordo delle unità sulle quali erano impiegati, interfacciarsi con le unità navali dispiegate nell'area nello scambio di informazioni operative per tramite del CICNAV.<sup>24</sup>

I militari operativi del NMP operavano sotto il regime di ROE (Rules of Engagement o regole d'ingaggio) precipue emanate dal Ministero della Difesa e non divulgabili per motivi di sicurezza<sup>25</sup>; in letteratura si afferma che, nonostante un'autorevole dottrina<sup>26</sup> le ritenga atti dell'autorità militare di cui l'autorità ministeriale si assume unicamente la responsabilità politica (non essendo ammesso un suo intervento discrezionale sulla definizione delle regole d'ingaggio), sia pacifica la subordinazione di dette ROE alla legge. Le ROE quindi, a seconda delle circostanze, dovrebbero seguire i canoni della proporzionalità e della minor offesa possibile nell'uso della forza.<sup>27</sup>

Laddove l'imbarco degli NMP a bordo del naviglio mercantile trova il consenso dell'IMO, ciò non può essere detto per il *contractor*, figura sconosciuta al UNCLOS. Come giustamente precisato dalla professoressa del Vecchio i *contractors*, che nella *communis opinio*, sono assimilati ai mercenari, in realtà si differiscono da questi nella, teorica, assenza del fine di lucro quale unica ratio sottesa alla prestazione d'opera dei primi e nella sostanziale possibilità, spesso verificatasi *de facto*, che essi siano della nazionalità di bandiera del naviglio difeso (i mercenari sono infatti definiti in negativo nel diritto internazionale ove è attribuito loro il requisito sostanziale del non essere cittadini di alcuno degli stati belligeranti).<sup>28</sup>

Nel caso in cui l'uso illegittimo della forza fosse da attribuirsi alle figure ibride dei *contractors*, dunque, i profili della responsabilità si complicano, venendo chiamato lo Stato a rispondere dell'evento lesivo solo ove venga dimostrato che non vi sia stata possibilità di prevenire il perfezionarsi di tale fattispecie o di punire i suoi autori una volta commesso; nei casi residuali la responsabilità ricadrà invece sull'armatore.<sup>29</sup>

Infine, riflettendo sulla giustificazione giuridica per la presenza di personale armato a bordo del naviglio, si ricorda che tale presidio, dissuasivo per vocazione, dovrebbe essere caratterizzato da un assetto difensivo, con la possibilità di un intervento offensivo solo nel caso in cui si prospettino i contorni della *extrema ratio*. Anche i militari a bordo, infatti, sarebbero imbarcati al fine prevalente di tutelare la nave, il carico e il personale di bordo e non di difendere altri interessi dello Stato.<sup>30</sup>

Tralasciando l'esperienza italiana sull'utilizzo degli NMP, rovinata dall'infausta vicenda dell'*Enrica Lexie*, ancor oggi in attesa di trovare una conclusione, contrariamente a quanto prospettato dall'IMO, rispetto all'utilizzo del personale militare le compagnie armatoriali internazionali sembrano preferire servirsi dei *contractor* privati<sup>31</sup>; il fenomeno è stato accolto favorevolmente da diversi Paesi: tra i casi più illustri si ricordano la Spagna e gli Stati Uniti.<sup>32</sup>

## CONCLUSIONI

---

In conclusione, alla luce delle considerazioni svolte, sarebbe miope considerare la pirateria marittima un fenomeno consegnato alle pagine della Storia: al contrario, come la maggior parte dei fenomeni umani, anche la pirateria è soggetta ad una evoluzione armonica, in continua tensione tra i periodi di massima espansione e i periodi di massima contrazione.

Ad aggravare lo scenario internazionale moderno si rileva come, dopo un periodo di tendenziale coesione quale è stato quello dalla fine della Guerra Fredda ad oggi, la direzione intrapresa dalla comunità internazionale sia quella di una nuova dolorosa scissione vista dai più come l'inevitabile "panacea di tutti i mali": è proprio sfruttando questa *instabile stabilità* che la pirateria marittima 3.0 potrà trarre nuova linfa; alcuni accorti osservatori ad oggi faticano a credere nella sconfitta totale della pirateria e si interrogano su quali saranno gli effetti del disimpiego dei navigli militari dall'attività di pattugliamento in determinate "zone calde".

Inoltre, come evidenziato da diverse autorevoli fonti in materia di geopolitica, la lotta senza tregua alla pirateria marittima è una necessità improcrastinabile per quei Paesi che si affacciano sul bacino Mediterraneo, la cui economia risulta indebolita dallo spostamento delle principali rotte commerciali nelle acque antistanti le coste occidentali del continente africano.<sup>33</sup>

Uno degli ostacoli più ardui da affrontare nella lotta alla pirateria marittima è sicuramente la persistenza di un *dark number* (ovvero quel c.d. *numero oscuro* che in ambito criminologico indica la differenza tra i reati di cui si è a conoscenza e i reati effettivamente perpetrati) estremamente elevato, si parla di circa cinquanta punti percentuali, tale da rendere particolarmente difficoltosa la lettura dell'incidenza su scala globale del fenomeno: spesso ad alimentare questa vera e propria carenza statistica è la mancanza di volontà delle compagnie armatoriali di denunciare l'attacco nell'intento di evitare che i costi delle polizze assicurative subiscano un aumento: per porre rimedio a ciò si auspica che le maggiori organizzazioni internazionali in materia possano promuovere accordi tra le maggiori compagnie operanti nel settore *marine* dei gruppi di *insurance* volti a contenere le fluttuazioni delle coperture assicurative in caso in cui i navigli assicurati siano oggetto di attacchi di pirateria; solo agevolando le autorità preposte nel prendere contezza dell'entità del numero degli attacchi pirateschi e della loro diffusione si potrà contribuire efficacemente alla repressione del *crimen iuris gentium* per antonomasia, riducendo quel *vulnus* inferto dalla pirateria ai danni della collettività.

Per affrontare il problema servono certamente i mezzi più moderni, con particolare attenzione alla protezione delle reti dedicate alle strumentazioni elettroniche utili ai sistemi di *e-shipping*, mentre dal punto di vista strettamente infrastrutturale è caldeggiabile l'adozione di sistemi di difesa passiva quantomeno basilari, oltre che lo studio della possibilità di adottare, per le future unità mercantili in costruzione, quegli elementi strutturali dello scafo ereditati dai più moderni navigli militari in grado di rendere praticamente impossibile l'abbordaggio da parte dei pirati; non deve passare in secondo piano la preparazione dell'equipaggio corroborata dall'approntamento di protocolli e programmi di addestramento che, per una maggiore efficacia, andrebbero costantemente aggiornati in ragione dell'evoluzione dei mezzi e delle strategie dei pirati.<sup>34</sup>

Infine, non va dimenticato che, per quanto possa sembrare semplice retorica, il problema della pirateria marittima è una questione prima di tutto di tipo socio-culturale: “Baadinanta badah”, “salvatori dell’oceano”<sup>35</sup>, così sono talvolta definiti i pirati nell’idioma somalo; non vi è dubbio che vi sia una strettissima correlazione tra il fattore culturale e la fattispecie della pirateria marittima, che diviene spesso espressione di quello che da taluni viene ritenuto un ultimo, disperato, strumento di reazione all’ingiusta sperequazione che affligge la distribuzione della ricchezza nel mondo. Ciò, in conclusione, deve far prendere coscienza di come la comunità internazionale, mai come oggi, sia chiamata a smuovere l’arido terreno delle sperequazioni, nella speranza che dal seme di una cultura maggiormente inclusiva possa nascere il germoglio della tolleranza: solo a quel punto si potrà assistere ad una nuova *aurea aetas* della cooperazione internazionale, rischiarata dalla vampa della ponderatezza.

- 1 Tellarini, G., *La Pirateria Marittima, regime di repressione e misure di contrasto*. Roma: Aracne, 2012.
- 2 Del Chicca, M., *La pirateria marittima. Evoluzione di un crimine antico*. Torino: Giappichelli, 2016.
- 3 Rif. sito ufficiale ReCAAP (*Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy And Armed Robbery Against Ships In Asia*), consultabile all'indirizzo internet <http://www.recaap.org/>
- 4 Trad. "Ideate per rafforzare le capacità operative delle organizzazioni marittime regionali e nazionali." Cit. sito internet ufficiale CRIMGO, consultabile all'indirizzo <https://criticalmaritimeroutes.eu/projects/crimgo/?location=rmu>
- 5 Rif. sito internet ufficiale del *Critical Maritime Routes Programme*, consultabile all'indirizzo <https://criticalmaritimeroutes.eu/projects/gogin/>
- 6 Angola, Benin, Capo Verde, Camerun, Congo, Costa d'Avorio, Repubblica Democratica del Congo, Guinea Equatoriale, Gabon, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Liberia, Nigeria, Senegar, Sierra Leone, Repubblica Democratica di São Tomé e Príncipe e Togo. Rif. sito ufficiale CRIMGO, consultabile all'indirizzo internet <https://criticalmaritimeroutes.eu/projects/gogin/>
- 7 Il sistema convogliare fu utilizzato anche nel corso delle guerre mondiali per evitare gli attacchi al convoglio mercantile. Tale misura divenne sostanzialmente inefficace visto l'ampio utilizzo che venne fatto dell'arma sottomarina che, emergendo nei pressi dei navigli, aveva campo libero per attaccare, venendo contrastata con difficoltà. Per approfondimento vedasi AA.VV., *Battaglie sul mare, 3000 anni di guerra navale (Vol.II)*, (S. Matteoni, A cura di) Milano: Arnoldo Mondadori Spa, 2010.
- 8 Nonostante l'efficacia del sistema convogliare nel momento in cui il naviglio è parte del convoglio stesso, in Annati, M., *Strumenti difensivi per navi mercantili in Rivista Italiana Difesa*, novem, Chiavari: Giornalistica Riviera S.C., novembre 2012, si riferisce dei pericoli in cui può incorrere il naviglio nel lasso di tempo in cui aspetta il rendez-vous convogliare.
- 9 Per approfondimento si rimanda a Lilius, A.E., *Tra i pirati cinesi*, ed. Editrice Genio, 1933, Milano.
- 10 Per approfondimento si rimanda ad Annati, M., op.cit.
- 11 Ibidem.
- 12 Così in Uricchio, A.F., *Azioni di contrasto della pirateria: dal controllo dei mari a quello dei flussi finanziari*, ed. Cacucci Editore S.a.s, 2013, Bari.
- 13 Così in Larivé , M. H. A., *Debating European Security and Defense Policy: Understanding the Complexity*, ed. Routledge, 2016, Oxon
- 14 Così in Tellarini, G., op.cit.
- 15 Così in Del Chicca, M., op.cit.
- 16 Così in Tellarini, G., op.cit.
- 17 Rif. art.42 TUE.
- 18 Così in Tellarini, G., op.cit., e in Del Chicca, M., op.cit.
- 19 Fino ad allora il SNMG1 aveva operato solamente nell'Oceano Atlantico orientale.
- 20 Rif. Tellarini, G., op.cit. e sito ufficiale della Marina Militare Italiana, consultabile all'indirizzo internet <http://www.marina.difesa.it/cosa-facciamo/operazioni-in-corso/Pagine/atalanta.aspx>
- 21 Va comunque ricordato la teoria riportata in Del Chicca, M., op.cit., di chi ritiene che i costi sostenuti dall'Europa siano estremamente ingenti e dunque si interroga su una possibile "exit strategy" dalla missione EU NAVFOR Somalia, prospettando la possibilità di addestrare personale Somalo nella lotta alla pirateria.
- 22 Rif. ANSA *Pirateria: estesa fino al 2018 l'operazione Atalanta*, articolo pubblicato il 28/11/2016, consultabile all'indirizzo internet [http://www6.ansa.it/mare/notizie /rubriche/shippingecantieri/2016/11/28/pirateria-estesa-fino-al-2018-operazione-atalanta-\\_8ae028be-f960-4ed3-bf55-ea0f17f9cfc.html](http://www6.ansa.it/mare/notizie /rubriche/shippingecantieri/2016/11/28/pirateria-estesa-fino-al-2018-operazione-atalanta-_8ae028be-f960-4ed3-bf55-ea0f17f9cfc.html) ; sito ufficiale della missione EU NAVFOR consultabile all'indirizzo <http://eunavfor.eu/mission/>
- 23 Così in *Operazioni di contrasto della pirateria, Impiego dei Vessels Protection Detachment (VPD) / Nuclei Militari di Protezione (NMP), Audizione del Capo di Stato Maggiore della Marina Militare Ammiraglio di Squadra Bruno Branciforte* al Senato, 15 Giugno 2011, Roma. Consultabile all'indirizzo internet [http://www.senato.it/documenti/repository/commissioni/comm04/documenti\\_acquisiti/Intervento%20amm.%20sq.%20Branciforte.pdf](http://www.senato.it/documenti/repository/commissioni/comm04/documenti_acquisiti/Intervento%20amm.%20sq.%20Branciforte.pdf)
- 24 Ibidem.
- 25 Come segnalato sul sito ufficiale della difesa, all'indirizzo internet [http://www.difesa.it/OperazioniMilitari/op\\_int\\_concluse/Iraq\\_AnticaBabilonia/Pagine/LaCatenadiComando.aspx](http://www.difesa.it/OperazioniMilitari/op_int_concluse/Iraq_AnticaBabilonia/Pagine/LaCatenadiComando.aspx) in riferimento alle ROE della missione Iraq Antica Babilonia, "Le regole d'ingaggio, che sono delle consegne militari, non possono essere divulgate nel dettaglio per motivi di sicurezza.", cit.
- 26 De Vergottini, G., *Costituzione e regole di ingaggio*, in *Rivista trimestrale di diritto pubblico*, 2008, vol. 1, pp. 53 e ss. come riportato in *L'Atto Senato n. 2099 e le problematiche concernenti la disciplina penale delle missioni internazionali*, vol.1, a cura di Cavallucci, F. e Mattiello, A., n.249/1, 2010- XVI legislatura, Roma, consultabile sul sito ufficiale del Senato, all'indirizzo internet: <https://www.senato.it/service/PDF/PDFServer/BGT/00737209.pdf>
- 27 Rif. e cit. dossier a cura di Cavallucci e Mattiello, *L'Atto Senato n. 2099 e le problematiche concernenti la disciplina penale delle missioni internazionali*, n.249/1, 2010- XVI legislatura, Roma, consultabile sul sito ufficiale del Senato,



all'indirizzo internet <https://www.senato.it/service/PDF/PDFServer/BGT/00737209.pdf>

28 Ibidem.

29 Ibidem.

30 Ibidem.

31 A sostegno di quanto affermato "Nel 2011 si stima che almeno 1 miliardo di dollari sia stato speso per i servizi delle società di guardie armate private per la sola protezione dei transiti nell'Oceano Indiano." cit. Quercia, P., *Pirateria somala. Attesa o declino?* In  *Mercati insicuri*, p.46, ed. Aracne, Roma, 2014.

32 Così in Resoconto stenografico della *Indagine conoscitiva sul possibile contributo delle forze armate per la prevenzione ed il contrasto del fenomeno della pirateria in acque internazionali*, op.cit. Il ricorso ai *contractor* privati nel settore della difesa non deve in realtà suonare come una novità: basti pensare al celebre caso della compagnia militare *Blackwater USA*, oggi *Academi*.

33 Sull'importanza delle tratte commerciali nel mar Mediterraneo si rimanda a De Giorgi, G., I Pirati sono tornati! in *Difesa Online*, 11 maggio 2017, consultabile all'indirizzo internet <http://www.difesaonline.it/evidenza/approfondimenti/i-pirati-sono-tornati>. Per un approfondimento sul progetto della c.d. nuova via della seta si rimanda alla lettura di Cuscito, G., *Le esercitazioni Cina-Italia nel Mediterraneo e il treno per Milano*. Luglio lungo le nuove vie della seta in *Limes*, *Rivista Italiana di geopolitica*, disponibile per la consultazione all'indirizzo internet: <http://www.limesonline.com/rubrica/le-esercitazioni-cina-italia-nel-mediterraneo-e-il-treno-per-milano-luglio-lungo-le-nuove-vie-della-seta>.

34 Era attesa da anni la versione pubblicata a luglio 2018 delle *Best Management Practices Against Piracy (Version 5)*: l'edizione precedente (*Version 4*) risaliva addirittura al 2011.

35 Vuosi, R. *Il delitto di pirateria marittima. Indagine sulla fattispecie legale e sulle scelte di politica criminale*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli, 2014.