



Università degli Studi di Cagliari

DOTTORATO DI RICERCA

Storia, Istituzioni e Relazioni Internazionali dell'Asia e dell'Africa Moderna e

Contemporanea

Ciclo XXVIII

TITOLO TESI

La pirateria marittima negli stretti di Malacca e Singapore in prospettiva
storica e attuale

Settore/i scientifico disciplinari di afferenza

SPS/14

Presentata da: Emilio Paolo Delogu

Coordinatore Dottorato Prof.ssa Bianca Maria Carcangiu

Tutor Prof.ssa Annamaria Baldussi

Esame finale anno accademico 2014 – 2015

Indice

Premessa	I
Parte I	
Capitolo 1: Da Palembang a Malacca, breve storia di regni, sultanati e imperi marittimi	1
Paragrafo 1.1: Sud-est asiatico, elementi costitutivi	1
Paragrafo 1.2: Il problema delle fonti di ricerca in epoca pre-coloniale	7
Paragrafo 1.3: Costituzione, ascesa e declino di una potenza marittima	21
Capitolo 2: La pirateria marittima in epoca coloniale, profili politici, conseguenze economiche, implicazioni sociali	31
Paragrafo 2.1: Prime misure anti-pirateria (1819-1828)	31
Paragrafo 2.2: Lentezza e malfunzionamento del sistema giuridico britannico negli Stabilimenti degli Stretti	41
Paragrafo 2.3: La commissione Chads-Bonham e il sistema dei pass	55
Paragrafo 2.4: Un caso di studio della pirateria di matrice politica nel XIX secolo	62
Paragrafo 2.5: Scambi epistolari (1863-67)	70
Capitolo 3: Forme e metodi del potere sul mare	102
Paragrafo 3.1: Raja Laut, Bajak Laut, Orang Laut	102
Paragrafo 3.2: Dall'Operation Mudlark alla decolonizzazione, la pirateria si adatta ai tempi	108
Parte II	
Capitolo 1: Dalla UNCLOS III alle iniziative multilaterali per la lotta alla pirateria (1982-2005)	119
Paragrafo 1.1: L'assetto normativo predisposto dalla Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (1982)	119
Paragrafo 1.2: Diverse tipologie di pirateria e iniziative per contrastare il fenomeno	136
Capitolo 2: Pirateria, terrorismo e criminalità organizzata; specificità e punti di convergenza	155
Paragrafo 2.1: Organizzazioni e sindacati criminali	155
Paragrafo 2.2: Terrorismo internazionale e gruppi separatisti	168
Capitolo 3: La pirateria del nuovo millennio tra concertazione e iniziative individuali (2005-2015)	174
Paragrafo 3.1: Pirateria a grappolo e su commissione	174
Paragrafo 3.2: Gli strumenti normativi dell'ASEAN	182
Paragrafo 3.3: Politiche di concertazione a livello locale	193
Capitolo 4: I <i>Crime Treaties</i> e la loro funzione nell'ambito della cooperazione intra-regionale	198
Paragrafo 4.1: Il principio giuridico dell'aut dedere aut judicare	198
Paragrafo 4.2: Disposizioni procedurali per una governance condivisa	203

Parte III

Conclusioni, una nuova rotta o la storia si ripete?	210
Paragrafo 1.1: UNCLOS, SUA, Taking of Hostages e Financing of Terrorism Convention, considerazioni finali	210
Paragrafo 1.2: Sicurezza marittima e burden sharing, la UNTOC e la UNCAC	216
Paragrafo 1.3: Will history repeat itself?	221
Appendice	226
Bibliografia	249

“*Suvvia, soldati, usatemi tutta la crudeltà che potete, perché questa mia morte non sia mai dimenticata. Molti grandi uomini sono morti per mano di ignobili straccioni. Il soave Tullio fu assassinato da uno spadaccino romano, uno sgherro; la mano bastarda di Bruto pugnalò Giulio Cesare e selvaggi isolani uccisero Pompeo Magno; Suffolk muore per mano di pirati*”.

W. Shakespeare, Enrico VI, parte II, atto IV, scena II.

Nel corso di questa breve premessa tenterò di fare chiarezza su alcuni punti relativi alla metodologia d'indagine utilizzata e alle scuole o correnti di pensiero che hanno contribuito, in larga parte, a ispirare e guidare la ricerca; infine, renderò noti gran parte di quei quesiti in chiave storica e contemporanea che, suscitando il mio interesse e la mia curiosità, si sono dimostrati validi punti di partenza per avviare l'analisi e costruire delle ipotesi.

La pirateria marittima costituisce ancora oggi, senza soluzione di continuità alcuna, una fra le manifestazioni dell'attività umana di maggior interesse in quanto presenta, direttamente o indirettamente, una serie di punti di contatto fra diverse problematiche d'ordine sociale, religioso, politico, economico e, naturalmente, storico. Nello specifico, il Sud-est asiatico è un ottimo esempio di come storia, politica e religione siano fortemente compenstrate e gravino, in modo determinante, sulla fenomenologia del brigantaggio marittimo¹.

«Quando vogliamo spiegare una cosa, dobbiamo diffidare ad ogni istante della eccessiva semplicità delle nostre suddivisioni. Non dimentichiamo che la vita è un tutto unico, che anche la storia deve esserlo e che non bisogna perdere di vista in nessuna occasione, neppure per un attimo, l'intrecciarsi infinito delle cause e delle conseguenze»².

L'approccio storico di Fernand Braudel, che attinge a piene mani dalla tradizione dei geografi francesi del XIX secolo ad iniziare dalla scuola del *possibilismo geografico* di Vidal de la Blache³, acquista un senso ancor più spiccato se si fa riferimento alla relazione di lunga durata fra pirateria e commercio marittimo: già un famoso storico cinese del I secolo, Ban Gu, riportava dell'esistenza di attacchi pirata a navi mercantili che percorrevano la rotta dalla Cina del sud via Singapore verso lo

¹ L'enciclopedia Treccani per definire il brigante parte dal significato celtico di *briga* (compagnia, forza in arme) nell'accezione di soldato avventuriero che faceva parte di piccole compagnie mercenarie e, per esteso, chi attenta a mano armata alle proprietà altrui e alle persone, per lo più in compagnia d'altri, riuniti in banda sotto l'autorità di un capobrigante; per quanto riguarda l'etimologia di bandito, il dizionario etimologico Zanichelli fa risalire il termine al latino *bannum*, in germanico *bann* (potere su un dato territorio, cfr. signoria di banno o signoria bannale) col significato di esiliato per pubblico bando ovvero che fa parte di una banda. Dal momento che l'attività predatoria di briganti e banditi si svolgeva interamente sulla terraferma e ricordando che il mare nel Sud-est asiatico ha costituito da sempre e costituisce tuttora il suolo liquido delle unità politiche locali, d'ora in avanti e per traslato, utilizzerò i due sostantivi in aggiunta a quello di pirata.

²F. Braudel, *Storia, misura del mondo*, Il Mulino, Bologna 1998, pag. 65.

³Hanno inoltre contribuito a indirizzare L'opera di F. Braudel importanti storici del calibro di Henri Pirenne, Marc Bloch e Lucien Febvre.

Sri Lanka⁴ e ancora, Shi Fan Xian, monaco buddista del V secolo, documentò l'esistenza della pirateria negli stretti di Malacca e Singapore in una nota di viaggio mentre percorreva la via marittima dall'India alla Cina "*the sea is infested with pirates, the passengers who encounter them will lose everything*"⁵. Durante l'epoca delle grandi entità politiche marittime che esercitavano l'imperio lungo le coste malesi e indonesiane, l'attività predatoria assunse carattere di endemicità andando a inserirsi con forza all'interno delle maglie della società, della politica e dell'economia di quei luoghi. Nel *Zhu Pan Zhi*, i resoconti della dinastia Song riguardo i popoli barbari, si legge a proposito della pirateria nel grande oceano del sud (Nanyang)

*«the foreign ships were often attacked by pirates. The captives were the favourite of pirates, one captive can sell for 2 liang or 3 liang gold, the piracy prevents the merchants from visiting the ports»*⁶.

Di grande interesse inoltre è la descrizione della pirateria praticata nelle acque vicino Singapore (Temasek) e nel sud degli stretti che nel 1349 si presentava in questi termini:

*«The Dragon-teeth Strait (longyamen) is between the two hills of Temasek barbarians, which look like dragon's teeth'. Through the centre runs a waterway. The fields are barren and rice harvest is poor. The climate is hot with heavy rain in April and May. The inhabitants are addicted to piracy [...] when junks sail to the European Ocean (Indian Ocean), the local barbarians allow them to pass unmolested, but when the junks reach the Auspicious Strait (Jilimen) on their return voyages, some 200-300 pirate prahus (boats) will put out to attack the junks for several days, the crew of junks have to fight with their arms and setting up cloth screen as a protection against arrows. Sometimes, the junks are fortunate enough to escape with a favouring wind; otherwise, the crews are butchered and the merchandise becomes pirates' booty»*⁷.

Come si evince dal testo anche gli elementi fisici (acqua, povertà dei suoli, angustia dei passaggi marittimi, clima monsonico) giocano un ruolo fondamentale nello spiegare il suddetto carattere endemico del fenomeno piratesco: nella sua opera più nota Anthony Reid, sostenitore del metodo braudeliano d'indagine storica, afferma che poche aree del mondo sono state così profondamente marcate dalla natura come il Sud-est asiatico⁸, andando a sottolineare l'importanza della geografia nello studio delle attività umane.

Nel corso della prima parte della mia ricerca, una domanda a cui ho cercato di dare risposta è stata capire in quale misura gli individui che si trovano inseriti in un dato contesto geografico e storico

⁴ X. Ke, *Piracy, Seaborne Trade and the Rivalries of Foreign Sea Powers in East and Southeast Asia, 1511 to 1839: A Chinese Perspective*, Institute Of Southeast Asian Studies, Singapore, 2006, pag. 224.

⁵ Ibidem.

⁶ Z. Rukuo, *Zhu Fan Zhi* (sec. XII), traduzione inglese di F. Hirth e W.W. Rockhill, Chau Ju-Kua: his work on the Chinese and Arab trade in the twelfth and thirteenth centuries entitled *Chu-fan-chi*, Paragon book reprint corp., 1966 New York, pag. 61.

⁷ W. Dayuan, *Dao Yi Zhi Lue* (sec. XIV), Zhonghua ShuJu, Beijing 1981, traduzione inglese di X. Ke, op. cit. pagg. 213-214.

⁸ A. Reid, *Southeast Asia in the Age of Commerce 1450-1680*, Yale University Press, Londra 1988, vol. 1 *The Lands Below the Winds*, pag. 1, [mia la traduzione dall'inglese].

agiscano in maniera conforme a quel particolare sistema geo-culturale e quanto, elementi esterni a quel sistema possano contribuire a modificare la prospettiva d'azione; in buona sostanza, ho voluto studiare come e in quale misura India, Cina e Europa abbiano inciso sulla storia delle popolazioni autoctone del Sud-est asiatico e degli stretti di Malacca e Singapore nello specifico. Nel fare ciò, quanto scritto da Braudel è stato un'ottima base di partenza

*«geografia, civiltà, razza, struttura sociale, economia e politica. Tale classificazione si basa sulla velocità, più o meno grande, che caratterizza le diverse storie: all'inizio della serie, al massimo livello di profondità, le più lente, le meno condizionabili dall'intervento dell'uomo; alla fine, quelle che sono maggiormente influenzate, ovvero l'economia e la politica»*⁹.

La costituzione dei grandi imperi coloniali europei nell'area degli stretti fino al Mar Cinese Meridionale segnò l'inizio di un lento processo di modificazione della pirateria marittima sia in termini di obiettivi da raggiungere che di modalità da seguire; fa notare lucidamente Nicholas Tarling in proposito *“the old empires decayed, but were not replaced, and with their boundaries marauding communities appeared, led by the adventurous Sharifs, or deprived aristocracies, or hungry chiefs”*¹⁰. I principali gruppi etnici che praticavano la pirateria, Malesi delle Riau-Lingga, Bugis e Dayak della Malesia orientale e Brunei, Ilanun e Balangingi provenienti dalle Filippine meridionali e dal mar di Sulu, diventarono corsari al soldo delle autorità coloniali e di tutti quei principi o sultani deprivati dei loro possedimenti. Tuttavia, a fianco della pirateria di stampo politico, continuava a resistere un tipo di brigantaggio marittimo condotto da consorzi di pescatori, esuli o immigrati cinesi e dai cosiddetti popoli nomadi del mare (*Orang Laut*)¹¹, di natura spiccatamente personalistica e clanica il cui substrato culturale era costituito da legami di amicizia, parentela e di sangue. Il fatto singolare è che le due tipologie di pirateria non si escludevano a vicenda ma, al contrario, rappresentavano le due facce di una moneta e non era inusuale che pirati e corsari si scambiassero i ruoli al mutare delle contingenze politiche o economiche. Interessante in proposito si è rivelata la lettura e l'esame dei documenti d'archivio rinvenuti presso gli Archivi Nazionali di Londra (*The National Archives*) riportanti scambi epistolari e minute di alcune fra le autorità di spicco degli Stabilimenti degli Stretti britannici fra la prima e seconda metà del XIX secolo. Un carteggio che, data la sua enorme rilevanza storico-politica, ho deciso di riportare per intero contiene la corrispondenza (1863-67) fra il governatore degli stretti Orfeur Cavenagh, Abu Bakar ibn Daing Ibrahim Temenggong di Johor e Inche Wan Ahmed, principe esiliato di Pahang divenuto ribelle e pirata.

⁹ F. Braudel, *Storia, misura del mondo*, op. cit. pag. 64.

¹⁰ N. Tarling, *Piracy and Politics in the Malay World: A Study of British Imperialism in Nineteenth Century South-east Asia*, Donald Moore Gallery, Londra, 1963, pag. 8.

¹¹ Vedi oltre, parte I, cap. 3.

Procedendo con l'analisi del fenomeno e visto l'interesse della comunità internazionale per le rotte passanti per gli stretti di Malacca e Singapore, il successivo quesito ha riguardato quale fosse l'impatto reale della pirateria sul commercio marittimo, quali costi umani e sociali comportasse, quali misure di contrasto gli stati rivieraschi e i paesi terzi (in età coloniale e post-coloniale) abbiano posto in essere; e ancora, chi è il pirata, quali sono le principali motivazioni del suo agire, qual è il nesso, se esiste, fra pirateria, terrorismo e criminalità organizzata. In tale direzione, partendo dalle definizioni di pirateria date dall'International Maritime Organization e dall'International Maritime Bureau, ho esaminato tutte quelle convenzioni internazionali e accordi regionali in cui viene affrontato il tema della sicurezza marittima e della cooperazione fra stati e organismi sovranazionali, ponendo una particolare attenzione alle norme e alle clausole contenute nei trattati in grado di attivare quei meccanismi di concertazione e *burden sharing* (condivisione degli oneri) indispensabili alla soluzione o, più realisticamente, al contenimento del problema. Di grande rilevanza per lo svolgimento dell'analisi si sono rivelati l'approccio socio-antropologico di Carolin Liss sui legami fra brigantaggio marittimo, gruppi terroristici e sindacati criminali (*criminal syndicate*) e quello statistico-metodologico di Karsten Von Hoesslin incentrato su quantità, qualità e tipologia degli assalti compiuti in mare.

Conclusa la seconda parte del lavoro, sono andato a confrontare quanto scritto sia in prospettiva storica che contemporanea per capire che genere di conclusione scaturisse dai risultati delle mie ricerche; mi sono posto, quindi, un ulteriore interrogativo: tenendo come punto fermo il pensiero di Braudel e Reid, seguendo il metodo d'analisi di Liss e Hoesslin, esaminati i documenti d'archivio e le traduzioni dei testi più antichi sul tema (i *Sejarah Melayu* e la *Suma Oriental* di Tomé Pires), vista la disponibilità più o meno dichiarata degli stati del Sud-est asiatico di nuova costituzione (post-indipendenza) alla collaborazione e dato l'interesse di attori terzi nell'area degli stretti è concepibile e corretto sostenere ora, nella prima metà del nuovo millennio, la possibilità di una modificazione di antichi usi e costumi e di inveterate rivalità fra paesi limitrofi in ragione di una nuova coscienza collettiva volta ad una risoluzione armonica, veicolata da un diritto comune, del fenomeno della pirateria marittima? Oppure ci si trova di fronte ad un falso snodo della storia, ad un punto che fintamente o in maniera inappropriata si considera di svolta rispetto a una tradizione che affonda le proprie radici nei regni costieri del VI secolo e che costituisce il sub-strato culturale di quelle popolazioni che hanno fatto del mare la propria fonte di ricchezza e potere? Per dirla, ancora una volta, con Braudel, la storia di *longue durée* ha subito un cambio di rotta o si ripeterà e rinnoverà il suo ciclo ancora e ancora, edulcorata da nuovi mezzi tecnologici e nuove forme di politica e economia? E se un cambio di rotta fosse in atto, perché ora e in che modo avviene?

Will history repeat itself?¹²

Per dare una risposta, la più esaustiva possibile, a tale quesito ho provato a definire alcuni di quei passi che i paesi dell'area ASEAN dovrebbero seguire nell'intento di combattere efficacemente la pirateria marittima, il terrorismo localmente diffuso e il crimine organizzato; quali potrebbero essere le tappe fondamentali all'interno del percorso di costruzione di un sistema legale condiviso in grado di dare risposta a molte di quelle problematiche di natura giuridica fra cui la mancanza di una legislazione comune in materia di sicurezza marittima. La parola d'ordine nel prossimo futuro dovrà essere 'mutua assistenza legale' in vista dell'implementazione, nei corpora giuridici nazionali, di tutte quelle norme indispensabili a dare corso alle indicazioni contenute all'interno delle convenzioni internazionali.

Propongo, infine, una lettura diversa e ulteriore rispetto a tutte quelle teorie che rintracciano nel fallimento o nella grande inefficienza delle politiche di concertazione in ambito di sicurezza marittima il proliferare del fenomeno pirateria e, quantunque mi trovi sostanzialmente concorde con alcune di quelle interpretazioni, darò spiegazione del mio disaccordo in merito a due punti su tutti: la mancanza di una adeguata prospettiva storica e storiografica d'analisi e quello che ho definito l'assioma della *soluzione definitiva*.

¹² G.G. Ong-Webb, *Southeast Asian Piracy: Research and Developments in Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits*, Institute of Southeast Asian Studies, Singapore, 2006, pag. 238.

PARTE I



Nel frontespizio in alto a sinistra l'immagine di un praho malese, in basso a destra un vascello di quarto rango

Capitolo 1: Da Palembang a Malacca, breve storia di regni, sultanati e imperi marittimi

Paragrafo 1.1: Sud-est asiatico, elementi costitutivi

Le problematiche legate allo studio dell'area oggetto d'interesse del mio lavoro di tesi sono molteplici e diversificate ed occorre, per tale ragione e in primo luogo, rendere ben chiari ed evidenti i confini geografici, naturali e politici, di quella parte di mondo che mi accingo ad esaminare. Tale intento tende a complicarsi in maniera sensibile quando si ragiona di Sud-est asiatico ed è proprio in considerazione di questo fatto che intendo utilizzare, come introduzione al tema, una prima lente di ingrandimento volta a fornire una visione d'insieme più ampia possibile, rispetto a un territorio che presenta una caratterizzazione antropologica e culturale tanto polimorfa quanto eterogenea. La discussione sull'estensione e i limiti spaziali e culturali dell'Asia di Sud-est ha assunto una spiccata sistematicità durante gli anni '60 del XX secolo, allorché John Smail, professore emerito di storia all'università del Wisconsin, pubblicò un articolo di grande valore storico, antropologico e politico dal titolo *On the Possibility of an Autonomous History of Modern Southeast Asia*, dove nelle prime pagine, si legge

«It is generally accepted that history is an element of culture and the historian a member of society, thus, in Croce's aphorism, that the only true history is contemporary history. It follows from this that when there occur great changes in the contemporary scene, there must also be great changes in historiography, that the vision not merely of the present but also of the past must change. If the change in the contemporary scene is extreme and rapid, we may speak of crisis in historiography. This is the case with the present-day history of Southeast Asia, where the past forty or fifty years have seen great changes, in political structure with the rise of new and sovereign states where before there were colonies».

1

Verso la fine degli anni '80 l'importante storico neozelandese Anthony Reid, avendo fatto proprio l'intento di Smail di tracciare una storia autonoma del Sud-est asiatico e utilizzando e reinterpretando il metodo di indagine storica di Fernand Braudel², scrisse nell'introduzione al suo lavoro *Southeast Asia in the Age of Commerce*,

«Finally, Fernand Braudel's call for historians who are ambitious has been a great inspiration to me. His remarkable success in drawing on various disciplines, particularly geography, to show both the collective destinies of a broad region and its splendid variety provided me with the courage to believe that also in the

¹ J.R.W. Smail, *On the Possibility of an Autonomous History of Modern Southeast Asia*, «Journal of Southeast Asian History» (Cambridge University Press), vol. 2, n° 2, 1961, pagg. 72-102, in part. 72.

² costituito da un modello, una struttura e una durata: Il modello consiste nel tentativo di interpretare la realtà; la struttura è la realtà durevole che permane al di sotto degli avvenimenti politici; La durata (Longue durée) è una struttura sociale che resiste con forza alle sollecitazioni.

*lands below the winds such methods would yield worthwhile results. In Southeast Asia we have far fewer data and far fewer research monographs on which to base a study than does the Mediterranean world. On the other hand, the region was manifestly better integrated by the warm and placid waters of the South China Sea than were southern Europe, the Levant, and North Africa by the Mediterranean. Moreover, the interdisciplinary approach exemplified by Braudel and the Annalists is especially rewarding in Southeast Asia because of the relative richness of its anthropology, orientalism, and even archeology, as compared with the poverty of the strictly historical sources».*³

Alla luce di tale intento storiografico e di ricerca è il caso di porsi una prima fondamentale domanda che riguarda l'estensione precisa (nei ragionevoli limiti del termine) di quella parte di Asia posta fra l'India e la Cina che è l'oggetto di questo lavoro e di tentare di comprendere quali siano, se esistono, quegli elementi in grado di dar un qualche valore empirico all'idea di una storia autonoma del Sud-est asiatico; in buona sostanza, ci si dovrebbe chiedere cosa riesca a tenere uniti in un unico percorso storico e culturale, Birmania, Cambogia, Laos, Thailandia, Vietnam e Brunei, Timor est, Malesia, Singapore, Filippine.

Fuori da ogni dubbio e come considerazione preliminare è necessario fare riferimento al ruolo di primo piano che occupano tali paesi nello scacchiere dei rapporti di forza internazionali e di come siano al centro della geo-strategia globale di gran parte degli stati economicamente e militarmente più potenti (Stati Uniti e Cina in primo luogo). A ben vedere, come suggerisce ancora una volta Reid, il sostrato culturale, etnico, antropologico che tiene insieme popolazioni e paesi differenti è da ricercarsi più addietro nella storia ed in particolare all'interno di specifici elementi climatici, nella geofisica dei luoghi e nella costituzione di un'identità regionale basata su una comune matrice linguistica. "*Few major areas of the world have been so spectacularly demarcated by nature as has Southeast Asia*"⁴, il riferimento immediato è al ciclo dei monsoni e alle tempeste o tifoni tropicali che colpiscono⁵ gran parte del territorio compreso fra India e Filippine, nonché ai due componenti naturali dominanti nell'area: l'acqua e le zone boschive (sebbene queste ultime siano soggette ad un diffuso fenomeno di deforestazione selvaggia)⁶. Scrive Reid in proposito "*though very difficult access by land, the region is everywhere penetrated by waterways*"⁷, altro elemento in comune è dunque la presenza di un'ingente quantitativo di acqua marina che lambisce le coste di tutti i paesi

³ A. Reid, *Southeast Asia in the Age of Commerce 1450-1680*, Yale University Press, vol. 1 *The Lands Below the Winds*, Londra, 1988, pag. XIV dell'introduzione.

⁴ Ivi, pag. 1.

⁵ fra cui il devastante tifone Haiyan del novembre 2013 nella regione di Visayas delle Filippine, che ha provocato più di 5.000 vittime.

⁶ Al 2011, venivano rimossi ogni anno circa 1,5 milioni di ettari dalle quattro principali isole dell'arcipelago indonesiano: Sumatra, Kalimantan, Sulawesi e Irian Jaya, WWF 2011.

<<http://www.unimondo.org/Guide/Ambiente/Foreste-e-deforestazione/Sud-est-asiatico-possibile-uno-sviluppo-senza-deforestazione-131697>>.

⁷ A. Reid, *Southeast Asia in the Age of Commerce 1450-1680*, vol. 1, op. cit. pag. XIV dell'introduzione.

dell'area (ad eccezione del Laos, che non possiede uno sbocco al mare) condizionandone, in maniera sensibile, la politica estera⁸.

L'acqua e la giungla costituiscono i più importanti elementi caratterizzanti il Sud-est asiatico e determinano non soltanto la geografia dei luoghi ma anche e in maniera atavica le prospettive di sviluppo. Quantunque il territorio non sia stato soggetto a quei grandi spostamenti di popoli nomadi provenienti dall'Asia centrale che, al contrario, interessò unità politiche importanti quali Cina e India, la presenza del mare garantì un frequente passaggio di commercianti, avventurieri e, con questi, di idee e culture diverse, contribuendo energicamente alla costruzione di un'identità politica, religiosa, sociale, etnica spiccatamente sincretica. I venti moderati e ciclici, i monsoni stagionali che soffiano da sud nel periodo estivo e da nord nord-est in quello invernale e la temperatura dell'acqua generalmente uniforme, consentirono alle imbarcazioni provenienti dall'India, dal Golfo Persico, dalla Cina, dall'Europa, di trovare un porto sicuro dove svernare e un luogo ricco di risorse naturali (oro in primis, ma anche stagno, legno, ferro) in cui dar vita ad una fitta rete commerciale con le popolazioni locali.

La foresta tropicale, altro elemento fondante la geografia fisica del Sud-est asiatico, deve la propria lussureggiante predominanza non tanto alla fertilità del suolo (che anzi risulta essere abbastanza povero di sostanze nutritive) quanto alle alte temperature e alle piogge torrenziali stagionali. L'alto tasso di piovosità dell'area, fatta eccezione per le isole della Sonda e per il nord-est della Thailandia caratterizzate da una marcata stagione secca, è il fattore di gran lunga più rilevante nella costituzione e rigenerazione di tale ricca flora. Neppure l'alto grado di industrializzazione degli ultimi decenni e l'incremento esponenziale della popolazione locale hanno inciso in maniera determinante sulla riduzione delle aree boschive così come, al contrario, è accaduto nell'Europa medioevale o nella Cina del XVI secolo; questo grazie principalmente ad un metodo di coltivazione itinerante, che consentiva un più alto tasso di rigenerazione del manto erboso. Persino le zone dove l'attività antropica è stata maggiore e ha portato alla edificazione di veri e propri centri urbani, la foresta tropicale non ha mai cessato di essere un fattore di primaria importanza fornendo sia il materiale per la costruzione delle stesse città sia andando a costituire una naturale fonte di difesa dalle incursioni delle popolazioni vicine.

L'altra grande ricchezza del Sud-est asiatico risiede nella varietà di linguaggi, nella comune adattabilità allo sviluppo umano e nell'alto grado di interazione commerciale interna e internazionale. Viene comunemente accettato⁹ da gran parte degli studiosi di paleo-linguistica il

⁸ Si pensi alle Filippine o all'Indonesia, due grandi stati arcipelagici completamente circondati dal mare.

⁹ Non tutti gli accademici concordano con la tesi per cui il proto-austronesiano costituisca il sostrato comune ai diversi linguaggi del Sud-est asiatico, in merito si veda il lavoro di M. Ross, *Proto Austronesian verbal morphology: A*

fatto che la stra-grande maggioranza delle lingue parlate nell'area (approssimativamente 170) appartengano al ceppo neolitico proto-austronesiano datato a circa 5000 anni prima di Cristo. Per portare qualche esempio, si faccia riferimento al gruppo linguistico vietnamita e Tai diffuso in Vietnam, Laos, Cambogia, originariamente accostato ai linguaggi Sino-tibetani ma che a seguito di diversi studi comparati è stato classificato come appartenente al ceppo austro-asiatico Mon-Khmer¹⁰ che ancora oggi viene parlato in Birmania e Cambogia. Come sottolinea Anthony Reid

*«it seems increasingly probable that the numerous common elements in all Southeast Asian language families should be explained in terms of intensive interaction between the southward-moving speakers of Vietnamese, Tai, and Burmese languages on the one hand and the longer established Mon-Khmer and Austronesian speakers on the other. This same borrowing from longer-established Mons, Khmers, and Chams must explain many other sociocultural similarities between the relatively recent migrants and other Southeast Asians»*¹¹.

I più rilevanti centri economici del tempo, quali Malacca, Samudera-Pasai, Aceh, Johor, Palembang, adottarono il malese come lingua franca ed essa trovò una grande diffusione tantoché le classi politiche e mercantili delle città più importanti venivano definite malesi (anche se di etnia indiana, cinese o javanese). È durante il periodo pre-coloniale che gran parte dei termini commerciali e tecnologici di uso comune vengono mutuati dal malese; è questo il caso di parole come *kampong* (quartiere), *gudang* (magazzino), *perahu* (imbarcazione), *kriss* (pugnale) e *pulau* (isola). Il percorso di sviluppo condiviso dalla maggior parte dei paesi dell'area, deriva in prima istanza e in modo predominante dal consumo di riso e dei prodotti del mare: il Sud-est asiatico, infatti, non offre grandi spazi per l'agricoltura stanziale a causa della scarsa fertilità dei suoli come si scriveva pocanzi e *Oryza Sativa* (graminacea del riso) rappresenta l'alimento primario nella dieta di quelle popolazioni. Anche gli alberi di palma costituiscono un elemento importante dell'alimentazione locale fornendo un buon apporto di glucidi disaccaridi (zuccheri) e frutta; di particolare rilevanza è la varietà di palma *Areca* dalla cui foglia si ottiene il *Betel*, componente essenziale della ritualità sacra indonesiana e malese e elemento predominante nelle relazioni sociali. Il bamboo, altra pianta tipica di quei luoghi, e la palma sono anche il più economico ed abbondante materiale da costruzione: utili per la realizzazione delle caratteristiche palafitte¹², come mezzo per l'edificazione di barriere contro le inondazioni stagionali e quali cinte di difesa dei centri abitati.

reappraisal in Austronesian Historical Linguistics and Culture History: A Festschrift for Robert Blust, Australian National University, Pacific Linguistics, Research School of Pacific and Asian Studies, Canberra, 2009.

¹⁰ Confronta, A.G. Haudricourt, *La place du Vietnamien dans les langues austroasiatiques*, Bulletin de la Société de Linguistique 49, 1953, pagg. 122-128.

¹¹ A. Reid, *Southeast Asia in the Age of Commerce 1450-1680*, vol. 1, op. cit. pagg. 4-5.

¹² È interessante notare come oggi, ancora, siano presenti sparute popolazioni nomadi che vivono su barche e palafitte: sono i cosiddetti Orang Laut, popoli del mare, situati in prevalenza lungo il corso degli stretti di Malacca e Singapore, che rappresentano forse l'eredità più autentica del passato pre-coloniale del Sud-est asiatico.

«*Fundamental social and cultural traits distinguish Southeast Asia as a whole from either of its vast neighbours – China and India. Central among these are the concept of spirit or soul-stuff animating living things; the prominence of women in descent, ritual matters, marketing, and agriculture; and the importance of debts as a determinant of social obligation*»¹³.

Dal momento che il mare copre la maggior parte dei confini geografici del Sud-est asiatico e la foresta tropicale rende difficoltose le vie di collegamento terrestri, era nell'ordine naturale dei fatti che i popoli indigeni sviluppassero una peculiare inclinazione ai commerci marittimi di piccolo e medio cabotaggio; sulle rotte navali viaggiavano merci, uomini, idee e culture ed è proprio grazie a tali canali di comunicazione che il grande impero cinese e i regni dell'India portarono nella regione¹⁴ modi alternativi di organizzare la società, nuove religioni e antiche tradizioni politiche. Per il Paese del Centro, il Sud-est asiatico veniva identificato col nome di *Grande Oceano del Sud* (*Nanyang*), luogo dei commerci per eccellenza, mentre per India, Persia e per l'Arabia, era conosciuto come *Le Terre sotto il Vento*, con un chiaro riferimento ai venti stagionali di monzone. Fa notare ancora Reid, «*entrambi i termini sottolineano il fatto che dovesse (il Sud-est asiatico) essere raggiunto attraversando il mare, compiendo un viaggio di gran lunga più difficoltoso di quello che dovevano fare i mercanti locali per commerciare i loro prodotti con importanti centri nevralgici fra cui Srivijaya (Palembang), Malacca e Giava (Banten)*» e continua citando François Pyrard de Laval «*questi popoli sono costretti a mantenere una costante interconnessione economica, ciò che manca ad uno viene fornito da un altro e viceversa*»¹⁵. In buona sostanza, fino al XVI secolo inoltrato, i legami commerciali intra-regionali erano di gran lunga più solidi e articolati di quelli internazionali, soltanto le grandi compagnie mercantili occidentali, la VOC (Vereenigde Oostindische Compagnie, Compagnia Olandese delle Indie Orientali) e la EIC (East India Company, Compagnia Inglese delle Indie Orientali), riuscirono a rendere sistematico e massivo il commercio trans-oceanico appropriandosi della quota maggioritaria di esportazioni di tutti i paesi dell'area.

I paesi del Sud-est asiatico rimasero dunque fautori del proprio commercio fintantoché il Portogallo prima e l'Olanda e la Gran Bretagna poi, non intervennero in maniera diretta legando indissolubilmente le rotte commerciali marittime dall'Europa all'Asia attraverso gli stretti di Malacca e Singapore, andando così ad alterare l'assetto originario delle relazioni locali e

¹³ A. Reid, *Southeast Asia in the Age of Commerce 1450-1680*, vol. 1, op. cit. pag. 6.

¹⁴ Piccola postilla di metodo: d'ora in avanti utilizzerò il termine "regione" in maniera bivalente indicando, a seconda del contesto in cui si trova inserito, o una piccola porzione di territorio in senso stretto (es. Perak, Aceh) o, in senso più ampio, una macro-area geopoliticamente rilevante (es. Sud-est asiatico).

¹⁵ A. Reid, *Southeast Asia in the Age of Commerce 1450-1680*, vol. 1, op. cit. pag. 6, mia la traduzione dall'Inglese all'Italiano.

internazionali e minando in modo sensibile l'autonomia delle popolazioni indigene. Conclude sul punto Anthony Reid

*«Southeast Asians remained masters of the commercial expansion which was at the heart of this transformation until the seventeenth century. Commerce had the effect of fertilizing the cities with ideas from elsewhere, strengthening those elites and states which took quickest advantage of them. The mid-seventeenth century trade revolution, however, altered the effects of commerce on the region profoundly. The pace of change slowed and even reversed in some respects as indigenous cities declined, withdrew from international commerce, or were defeated by Dutch mercantile monopoly. The relative isolation which resulted ensured that the lands below the winds retained into the nineteenth century many of the features forged in the fifteenth and sixteenth. Yet when the high tide of imperialism and capitalism overwhelmed them at the end of nineteenth century, these countries would no longer be able to compete on equal terms with the intruders as they had in their age of commerce».*¹⁶

¹⁶ Ivi, pag. 235.

Paragrafo 1.2: Il problema delle fonti di ricerca in epoca pre-coloniale

La storia politica ed economica della penisola malese e, in modo particolare, della via marittima che collega l'Oceano Indiano a quello Pacifico (stretti di Malacca e Singapore, stretti della Sonda), inizia ben prima del XV secolo, è cioè di gran lunga antecedente l'arrivo o perlomeno l'interessamento degli europei per l'area, e si attesta a circa duemila anni precedenti il 1400. Per dare anche solo una minima un'idea della lunga durata dell'attività antropica in quei luoghi, basti pensare che, in quello stesso momento storico nel bacino del Mediterraneo, la civiltà romana muoveva i suoi primi passi in Italia centro-meridionale e in Grecia nasceva Pisistrato, τύραννος di Atene e si spegneva Cleobulo, indicato come uno dei Sette Sapiienti nell'opera del *Protagora*¹⁷ di Platone. Se fosse esistita la possibilità di tracciare dall'alto una mappa fisica della penisola malese intorno al 600 a.C., con un ampio grado di probabilità l'ipotetico osservatore avrebbe dovuto disegnare una grande macchia verde, ad indicare il fitto strato di vegetazione che ricopriva il territorio: una giungla impenetrabile che rappresentava un ostacolo di enorme rilievo ai commerci via terra ma che, d'altra parte, costituiva una naturale difesa dalle invasioni dei popoli vicini. Per tale ragione, le popolazioni autoctone dei Semang, Senoi, Jakun e Malay¹⁸, privilegiavano le coste sia come zone di insediamento, sia quali punti di contatto con l'esterno. Prima che la via marittima ai commerci assumesse carattere di primaria rilevanza negli scambi internazionali, infatti, la principale direttrice su cui poggiavano le economie dei regni e degli imperi compresi fra la Cina, l'India e il Medio Oriente, era quella che venne ribattezzata col nome de La Grande Via della Seta, una lunga strada commerciale (circa 8000 Km) che, partendo da Xi'an, collegava l'estremo nord dell'impero cinese alle propaggini orientali dell'impero romano¹⁹. Quantunque i percorsi terrestri della Via della Seta rivestissero enorme rilievo sia da un punto di vista squisitamente economico che di sviluppo delle relazioni internazionali, intorno al I secolo a.C. alcune scoperte in ambito tecnologico, ad esempio la costruzione di giunche più grandi e robuste e un più sapiente utilizzo dei monsoni stagionali, contribuirono in maniera sensibile a spostare l'asse dei commerci della Via della Seta dalla terra al mare. In aggiunta a quanto riportato è da sottolineare il decisivo ruolo delle tribù nomadi dell'Asia centrale che conducevano una sistematica opera di taglieggiamento delle carovane di mercanti, contribuendo in tal maniera allo spostamento del canale economico primario verso le rotte marittime: per voler portare un esempio apprezzabile, si pensi al fatto che i collegamenti fra India e Siberia, terra ricca di risorse aurifere, dovettero interrompersi proprio a

¹⁷ Platone, *Protagora* 343a.

¹⁸A cura di O.K. Gin, *Southeast Asia: A Historical Encyclopedia, from Angkor Wat to East Timor*, Vol. 1, Santa Barbara, California, 2004.

¹⁹ Il termine Seidenstraße, Via della seta, fu coniato dal geografo tedesco Ferdinand von Richthofen (1833-1905) all'interno dell'opera *Tagebucher aus China*.

causa dell'attività predatoria dei popoli centro-asiatici e che i commercianti provenienti dall'India furono costretti a ricercare il prezioso metallo in quelle che erano conosciute come *la Terra dell'Oro* e *L'isola dell'oro*, rispettivamente la Malesia e Sumatra. Quando quegli stessi mercanti provenienti dall'India iniziarono a mostrare un certo interesse per le rotte marittime orientali che portavano fino alla Cina, il principale ostacolo che dovettero affrontare era il regime dei venti stagionali che, a seconda della direzione e dell'intensità con cui spiravano, minava in maniera sensibile il buon andamento degli scambi commerciali: inizialmente valutata come ostacolo alla via diretta per l'Impero del Centro, la penisola malese, unitamente al centro e alla punta nord di Sumatra, assunse, in pochi decenni, un ruolo di enorme rilevanza strategica quale base d'approdo durante il periodo del monzone di Nord-Est (da dicembre all'inizio di marzo). In tale arco di tempo e in attesa del monzone estivo (giugno-ottobre) con venti che soffiano da Sud-Ovest, i mercanti provenienti in larga parte dall'India e dal Golfo del Bengala acquisirono una crescente attrazione per i piccoli regni costieri che andavano a costituirsi, fra cui Tun-sun, Langkasuka e Pahang.

«These ships sailed slowly, and soon the traders began to plan their voyages so that they had time to reach ports on the way where they could stop. The next step came when they did not try to make the whole journey, but only went as far as the Malay Peninsula, to one of the markets that grew up there [...]»²⁰.

In realtà, non è semplice quantificare l'apporto dato dall'attività di commercio nell'evoluzione politica e urbanistica di quei piccoli villaggi costieri in regni ed imperi marittimi, non è in altri termini possibile conferire un peso specifico ai contributi esterni allo sviluppo di centri quali Klang, Batam e Palembang; la motivazione, come avrò modo di riportare anche in seguito, è che non si dispone di fonti documentarie o di resoconti scritti: la cultura locale, ovverosia le usanze, le tradizioni e i sistemi di gestione della vita pubblica, infatti, venivano tramandati oralmente da una generazione alla successiva senza la necessità di una codifica scritta di quelle norme di comportamento che venivano percepite come il naturale e armonico *modus vivendi* di quella particolare comunità. In buona sostanza, si possono formulare soltanto delle ipotesi circa l'aumento di importanza di tali snodi nevralgici per le rotte commerciali verso l'Estremo Oriente e, in questo senso, gli scenari alternativi sono due: città come quelle riportate in precedenza avrebbero potuto svilupparsi autonomamente e cioè anche senza l'apporto dei flussi mercantili indiani e bengalesi o, all'opposto, l'attività di tali mercanti ha avuto una parte fondamentale nella costituzione dei primi regni rivieraschi? Come spesso emerge quando si fanno i conti con periodi storici molto lontani (in questo caso anche geograficamente) e scarsamente documentati, la risposta non è altro che una commistione di tutte le ipotesi possibili prevedendo, nel caso specifico dei regni costieri del Sud-est asiatico, la circostanza cruciale che la posizione di alcuni insediamenti umani unitamente allo

²⁰ H. Stone, *From Malacca to Malaysia, 1400-1965*, Harrap, London, 1966, pag. 12.

spostamento delle vie commerciali principali di cui s'è scritto pocanzi, abbiano lavorato insieme per favorire l'espansione politica ed economica di tali installazioni antropiche.

Un ulteriore fatto di gran rilievo da notare quando ci si cimenta nello studio delle aree abitative malesi e indonesiane del I-II secolo d.C., è rappresentato dall'enorme differenza nel modello di sviluppo urbano che intercorre fra un villaggio e un altro e fra una città e l'altra: non era infatti decisiva la vicinanza al mare quanto la possibilità di garantire un veloce passaggio dall'altra parte degli stretti, verso il Mar Cinese Meridionale; per questo motivo, come si potrà constatare più avanti, condizione necessaria per la crescita di importanza di un insediamento era la vicinanza ad un corso d'acqua dolce. Colui al quale veniva riconosciuto il titolo di sovrano di una città, inizialmente, altro non era che il responsabile (probabilmente eletto da un consiglio di anziani) della comunità di pescatori o agricoltori stanziata sulle rive del fiume ed era la figura, all'interno di quella collettività, verso cui i mercanti indiani si rivolgevano e sulla quale facevano affidamento per la buona risoluzione dei propri affari. A quel punto, se il canale risultava essere facilmente percorribile e qualora il capo villaggio riuscisse a garantire un sicuro e veloce passaggio verso l'interno del territorio, il centro abitato iniziava a crescere in termini demografici e ad acquisire una certa importanza a livello politico ed economico, divenendo in un breve arco temporale un vero e proprio centro dei commerci. L'insediamento diventava quindi una città e il suo *capo* conseguiva il diritto di imporre delle gabelle sul passaggio dei mercanti e, più specificatamente, imponeva una qualche forma di tassazione su tutte le tipologie di scambi commerciali che ivi avevano luogo; in buona sostanza, era in quel preciso momento che egli veniva riconosciuto come re del territorio su cui esercitava un grado variabile di autorità fiscale e militare: *"His Kingdom could be described more accurately as the area served by the river at whose mouth his kampong had been sited"*²¹.

Quando i traffici mercantili si facevano più massicci in ragione del numero di individui che mensilmente transitavano per quella cittadina in espansione, vuoi a causa della miglior posizione strategica di quest'ultima vuoi grazie all'abilità del sovrano di attrarre risorse economiche dall'esterno curando meglio di altri le relazioni con i mercanti stranieri, ecco che prendeva forma una entità politica più forte che era in grado di riscuotere in modo sistematico i tributi dai piccoli centri abitati disseminati lungo il corso del fiume e da quelle comunità costiere che non erano riuscite a consolidare la propria importanza a livello internazionale. In questo modo i piccoli regni locali si trasformavano in soggetti militari e politici capillarmente diffusi e organizzati che, nella maggior parte dei casi fatte salve alcune eccezioni²², facevano del mare il loro suolo liquido; fra questi, uno dei primi fu l'Impero Funanese situato alla foce del fiume Mekong in Cambogia, attivo

²¹ Ibidem.

²² In proposito si faccia riferimento al regno javanese di Majapahit, essenzialmente agricolo.

fra il I e VII secolo d.C., centro di enorme importanza per le direttrici commerciali che dalle coste ovest della Malesia si dispiegavano verso l'Impero del Centro, o come non riportare l'esempio di Srivijaya (VII-XII secolo), enorme impero marittimo che dominava gli stretti di Malacca e della Sonda: Srivijaya divenne il primo vero impero marittimo dell'Asia di Sud-est. Come ha lucidamente sintetizzato il prof. C.A. Fisher: "*its great asset was its strategic position, commanding the straits of Malacca, and its incorporation in a wider international trading system stretching from India and the Persian Gulf to China*"²³.

Poco sopra si faceva riferimento al problema delle fonti in età pre-coloniale, il materiale da cui attingono gli studi e le pubblicazioni in merito al periodo storico in questione può essere ripartito in cinque filoni principali: in primo luogo, i resoconti esplorativi di naviganti e diplomatici cinesi che prendevano nota di posizione, modi di condurre e gestire la vita associativa e le attività produttive delle popolazioni ai confini meridionali dell'impero; secondariamente, le stratigrafie del suolo e i ritrovamenti archeologici; terzo, i (pochi) monumenti commemorativi e le iscrizioni che su tali opere sono incise; quarto, le descrizioni dei luoghi e delle rotte commerciali riportate da viaggiatori provenienti dal Medio - oriente e dall'Europa; infine i cosiddetti *Annali Malesi* e *Sulalatus Salatin*, la genealogia dei sovrani del sultanato di Malacca. Quantunque tutte e cinque le fonti di ricerca siano egualmente valide (fermo il fatto che per poter esaminare i reperti, le iscrizioni monumentali e gli Annali, si deve essere in possesso di precise conoscenze e competenze in ambito di linguistica storica e di archeologia) è fuor da dubbio che la prima di quelle citate, i rapporti diplomatici fra Malesia, Sumatra e Cina, sia di gran lunga la più accessibile e dettagliata. I regni del Sud-est asiatico erano partecipi di un legame particolare con la grande Cina, sia per ragioni di prossimità geografica che imponevano quanto meno di non trascurare un vicino così ingombrante e militarmente aggressivo, sia perché le vie del commercio da e verso l'Impero del Centro erano le più economicamente redditizie. Le ambascerie che si recavano in Cina per omaggiare l'imperatore con offerte e tributi quali oggetti d'artigianato, tessuti e, naturalmente, oro, molto spesso, tornavano in patria con doni ancora più preziosi di quelli consegnati aprendo, di fatto, nuovi percorsi mercantili. Il tributo veniva inteso anche quale modo diretto per rimarcare l'autonomia e la dignità del regno rispetto ai propri vicini:

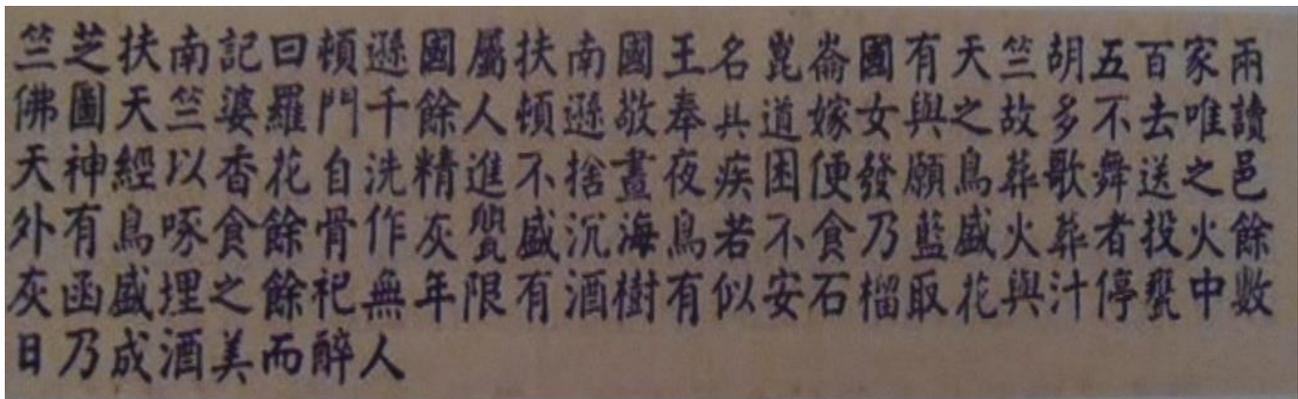
«this sending of presents to China was also used as a way of telling other countries in South-east Asia that this ruler was independent, and if the South-east Asian emperor of the time did not like this a fleet would be sent to the country of the offending ruler to make him pay tribute».²⁴

²³ C.D. Cowan, *Continuity and Change in the International History of Maritime South East Asia*, «Journal of Southeast Asian History» (Cambridge University Press), vol. 9, n°1, 1968, pagg. 1-11, in part. 3.

²⁴ H. Stone, *From Malacca to Malaysia, 1400-1965*, op. cit. pagg. 14-15.

Nel corso della storia pre-coloniale, soltanto due volte si rese necessario tale intervento: nel 1292, quando l'imperatore Kublai Khan organizzò una spedizione navale per punire il re giavanese di Singosari, Kertanagara, che aveva dato manforte al regno di Annam nel respingere un'armata cinese diretta in quel territorio, e nel 1430, in occasione di un generale sommovimento anti-cinese diffuso nei regni rivieraschi situati nel Mar Cinese Meridionale, per soffocare il quale fu indispensabile l'abilità strategica dell'ammiraglio Cheng Ho.

Anche l'influenza della cultura indiana ha giocato un ruolo di grande importanza nella formazione della struttura politica e economica del Sud-est asiatico: se, da un lato, l'Impero del Centro fornisce agli studiosi un'ampia raccolta di documenti scritti che sono la fonte primaria da consultare per avere dei riferimenti storici precisi, dall'altro, il versante di ricerca indiano permette di comprendere meglio il modo di intendere la società e la quotidianità delle popolazioni indo-malesi.



Testo tratto da Paul Wheatley, *The Malay Peninsula as Known to the Chinese...* cit. pag. 7.

Una interessante traduzione del geografo e professore britannico Paul Wheatley (11 ottobre 1921 - 30 ottobre 1999) dal *T'ai p'ing yu Lan*, antico testo cinese del III secolo d.C., chiarifica in modo risolutivo la presenza e l'influenza della cultura indiana nel Sud-est asiatico: “*The Fu-nan chi, by Chu-Chih, states that the kingdom of Tun-sun is a dependency of Fu-nan. Its king is called K'un-lun. In the country there are five hundred families of hu from India, two fo-t'u and more than a thousand Indian brahmans. The people of Tun-sun practise their doctrine and give them their daughters in marriage; consequently many of the brahmans do not go away. They do nothing but study the sacred canon, bathe themselves with scents and flowers, and practise piety ceaselessly by day and night. In times of sickness they [the people of Tun-sun] vow a bird burial. With songs and dances they are escorted outside the town, where birds devour them. The remaining bones are burnt to ashes, put in an urn and sunk in the sea. If the birds do not eat them, they are put into a basket. Burial by fire entails throwing oneself into the fire. The ashes remaining are put in a casket and entombment sacrifices are offered for an indefinite period. There is the wine tree which resembles*

the pomegranate. Its flowers are gathered and their juice allowed to stand in a jar. After a few days it becomes an excellent intoxicating wine.”²⁵

Fra i sovrani malesi l’idea del re divino (o che partecipava della stessa essenza della divinità), il Raja, godeva di un’ampia diffusione poiché consacrava la figura del capo della comunità come l’uomo più importante e potente fra i mortali, il solo e esclusivo depositario del diritto di governare sugli altri, nonché unico fra gli esseri viventi che fosse destinato ad unirsi alle altre divinità al momento della dipartita. Il Raja governava con l’ausilio di quattro capi militari e di otto ministri mentre, a livello locale, la catena di comando veniva completata da sedici luogotenenti di primo grado affiancati da trentadue luogotenenti di secondo grado. La natura dinastica e sacrale della figura del capo della comunità trova un chiaro esempio nella discendenza dei Raja javanesi e di Sumatra che venivano identificati con l’appellativo di *Sailendra* (re della montagna) ed è proprio a Java che l’erudizione politica e sociale proveniente dall’India raggiunse un buon grado di estensione grazie, in modo particolare, all’introduzione nell’isola del Buddismo Mahāyāna (Grande Veicolo): gli enormi edifici del complesso del tempio di Borobudur rappresentano la pietra miliare del Buddismo nel Sud-est asiatico e costituiscono una inestimabile fonte di conoscenza dei primi regni marittimi indo-malesi. Sulle pietre di quell’enorme area sacra, sono scolpite scene di vita quotidiana, cerimonie religiose, avvenimenti bellici rilevanti, tutte rigorosamente incise in Sanscrito.

*«All over the area can be found temples and buildings on the Indian pattern. In them are statues of Buddha that clearly are made in the various styles of Indian art. Also in India it became the custom for rulers to put up stone tablets telling of the greatness of the king and of the events of his reign. This inscriptions, as they are called, are also to be found in many parts of South-east Asia»*²⁶.

Come si evince dalle iscrizioni litiche, nella lingua scritta l’alfabeto utilizzato era quello indiano: ulteriore esempio di indianizzazione è la traduzione in malese e javanese antico dei due capisaldi della letteratura indiana, il Mahābhārata e il Rāmāyaṇa. Ad ogni modo, una condizione comune alle fonti cinesi, indiane e agli Annali Malesi, è la mancanza o quantomeno la scarsità di informazioni sulla presenza e sull’attività dei mercanti stranieri ed europei nello specifico: per trovare notizie essenziali sul ruolo giocato da questi ultimi, infatti, si rende necessario scartabellare su resoconti di viaggio o cronache di padri gesuiti. Il problema legato a tale filone di ricerca, tuttavia, è di non poco spessore se si pensa, come fa notare Jorge dos Santos Alves, che

«inevitably, these sources purport the idea that the management of foreign communities was linked to external stimuli, particularly when new trade connections were opened. This makes it difficult, if not

²⁵ P. Wheatley, *The Malay Peninsula as known to the Chinese of the Third Century A.D.*, Perpustakaan Negara Malaysia, Kuala Lumpur, 1995, pag. 7.

²⁶ H. Stone, *From Malacca to Malaysia, 1400-1965*, op. cit. pag. 16.

impossible, to properly evaluate the internal political setting and socio-economic structure of most local polities; the view of foreign accounts is always from outside, and rarely from within. Many phenomena, but not everything, can be explained in terms of external impacts and through the eyes of foreign observers»²⁷.

A dispetto della poca attendibilità storica di questo tipo di dati, si può comunque ipotizzare che la gestione delle attività connesse agli affari dei mercanti stranieri rappresentasse, per i sovrani malesi e di Sumatra, un solido strumento di consolidamento del potere tramite la raccolta di dazi e risorse economiche di vario genere. In buona sostanza, le notizie che si ritrovano nelle fonti europee (in prevalenza portoghesi o italiane) sono di grande utilità, se lette nella maniera corretta, per comprendere in che stato o condizione venisse a trovarsi un regno o sultanato in un preciso momento storico sotto un determinato governante e che genere di rapporto intercorresse fra il sultano e i suoi sudditi.

Un elemento d'ordine culturale e politico da cui non si può prescindere quando si studia il Sud-est asiatico e in maniera particolare Malesia e Indonesia, Paese quest'ultimo con la più alta percentuale di musulmani del mondo²⁸, è proprio la diffusione della religione islamica nell'area a partire dal 700 d.C. Fra i visitatori e i mercanti provenienti dall'occidente (Africa e Golfo Persico) si potevano annoverare anche molti persiani, arabi ed egiziani i cui *ulamā*, i dottori della legge islamica, portati dai commerci prima in India e poi verso oriente sulle coste malesi e di Sumatra, diedero avvio ad una sistematica opera di conversione delle popolazioni locali agendo in maniera diretta sui governanti e sulla classe dirigente e lasciando che la fede si diffondesse *a cascata* dall'alto. A ben notare, la qualità più interessante della propagazione della religione islamica nel mondo malese e indonesiano sta proprio nel fatto che tale modello di proselitismo verticale non riscosse un ampio successo e che la nuova fede fu introdotta da mercanti e marinai musulmani che, dalla Persia, dal Gujarat e dall'India meridionale, frequentavano le rotte verso quei regni e quegli imperi marittimi e contraevano matrimonio in loco. Soltanto, tuttavia, a partire dal XIII secolo, l'islamizzazione del Sud-est asiatico cominciò ad assumere carattere di sistematicità; in quel periodo le comunità musulmane crebbero esponenzialmente in numero e quantità portando la nuova religione a radicarsi nella quotidianità degli individui. Nella punta all'estremo nord di Sumatra, il regno di Samudera-Pasai divenne un sultanato nel 1298 mentre a Malacca, l'Islam si diffuse più tardi, nella prima metà del XV secolo. Nel suo tragitto di ritorno dalla Cina del 1292, Marco Polo ebbe modo di notare come la popolazione javanese all'interno delle città fosse, per buona parte, di religione e costumi musulmani. Un passo tratto dal Milione recita

²⁷ J.M. dos Santos Alves, *The Foreign Traders' Management in the Sultanates of the Straits of Malacca* in C. Guillot, D. Lombard e R. Ptak, *From the Mediterranean to the China Sea: Miscellaneous Notes*, Harrassowitz Verlag, Wiesbaden, 1998, pag. 132

²⁸ 86,1% con una popolazione di 238 milioni di abitanti nel 2010, fonte: Tingkat Kemiskinan di Indonesia Tahun 2005–2006 (1 settembre 2006) - Indonesian Central Statistics Bureau.

«Quando l'uomo si parte de l'isola di Pentain e l'uomo va per Siloc da 100 miglia, truova l'isola di Iava la minore, ma è sì piccola che gira 2.000 miglia. [...] Sapiate che su quest'isola à 8 re coronati. E' sono tutti idoli; e ciascun di questi reami à lingua per sè. Qui à grande abbondanza di tesoro e di tutte care spezie. [...] Or torneremo a la maniera degli uomini, e diròvi del reame di Ferlet. Sapiate che, perché mercatanti saracini usano in questo reame col or navi, ànno convertita questa gente a la legge di Maomet. E questi sono soli quelli de la città; quelli de le montagne sono come bestie, ch'elli mangiano carne d'uomo e d'ogn'altra bestia e buona e rea. Elli adorano molte cose, chè la prima cosa ch'elli veggono la mattina, si l'adorano»²⁹.

Da quanto è riportato dal mercante veneziano emerge un interessante spaccato delle comunità locali: se nelle città portuali l'Islam riuscì a penetrare con maggior incisività costituendo già dal 1300 una realtà socio-politica importante, nelle aree dell'interno i precetti della nuova religione andarono a fondersi e mescolarsi con gli originari culti popolari animistici e magici e, naturalmente, con quegli elementi Indù che caratterizzavano il *modus vivendi* delle persone che ivi erano stanziate da secoli; una sorta di sincretismo religioso che andrà a costituire il nocciolo duro della coscienza pubblica e individuale di alcune popolazioni autoctone. Persino l'esploratore musulmano Ibn Battuta, in occasione di uno dei suoi innumerevoli viaggi conoscitivi³⁰ verso l'Estremo Oriente (1345-46), riferisce che i tre regni di Perlak, Samudera e Pasai, erano a maggioranza islamica.

Per ricapitolare e tentare di riassumere o chiarificare quanto scritto finora, l'immagine che si coglie del Sud-est asiatico fra il VII secolo d.C. e la seconda metà del 1400 è quella di un'enorme porzione di mare dominata da una miriade di piccoli regni costieri ubicati nelle vicinanze di un corso d'acqua, tutti accomunati da un generale regime di sudditanza nei riguardi del più potente impero del momento: prima Funan situato sul delta del Mekong, poi Srivijaya nel porto fluviale di Palembang (meridione di Sumatra, VIII-XIII secolo ca.) per continuare con Majapahit, Samudera-Pasai e Malacca dal 1293 alla prima metà del '500. A loro volta gli imperi marittimi raccoglievano i tributi da offrire al grande Paese del Centro dal quale ricevevano benefici in termini di risorse economiche e di aiuti militari; d'altro canto, la formazione intellettuale, politica e del vivere quotidiano, era un grande amalgama di tradizioni induiste, nuove correnti religiose provenienti da ovest e residui di una tanto antica quanto difficilmente osservabile cultura popolare. Inoltre *“The trade of the time showed that the main ports exchanged Indian and Chinese goods, and also acted as collecting centres for South-east Asian products, particularly spices”*³¹.

Prima di procedere oltre e di esaminare nello specifico la fondazione di Malacca, punto cardine dal quale far partire tutto il lavoro di indagine e ricerca storica sulla pirateria e sulla disanima eziologica

²⁹ A cura di Valeria Bertolucci Pizzorusso, Marco Polo, *Il Milione*, Adelphi, Milano, 1975, pag. 138.

³⁰ Confronta *Rihla, Viaggio di Ibn Battuta*.

³¹ H. Stone, *From Malacca to Malaysia, 1400-1965*, op. cit. pag. 18.

di tale fenomeno, ritengo opportuno e di un qualche rilievo riportare alcuni esempi relativi alla organizzazione politico-sociale ed economica di tre realtà urbane precedenti l'arrivo degli europei. Terminata, dunque, la breve panoramica di carattere principalmente geografico-antropologico, si può ulteriormente circoscrivere il raggio d'azione di quella lente citata in precedenza e concentrare l'attenzione su una specifica porzione di territorio asiatico che già dal VII secolo acquisì enorme importanza sia da un punto di vista politico che economico: quel lungo corridoio d'acqua che unisce l'oceano indiano al mar cinese meridionale e che prende il nome di stretto di Malacca e Singapore. Secoli prima della colonizzazione europea la principale forma di organizzazione politica, diffusa nell'intera penisola malese e in buona parte dell'Indonesia, era il sultanato che grosso modo corrispondeva sia per estensione territoriale sia in relazione al tipo di governo, ad una monarchia feudale europea dove ad un regno militarmente ed economicamente forte facevano capo una serie di entità politiche regionali più piccole legate da un rapporto di subordinazione o quanto meno di collaborazione strategica. In tal senso, come suggerisce Denys Lombard³², i tre sultanati di Malacca, Samudera-Pasai e Aceh, forniscono il paradigma più lucido per la definizione di un modello descrittivo dell'azione politica, economica e sociale dei regni della penisola malese e di Sumatra.

Uno fra gli aspetti di maggior rilievo per la comprensione del ruolo esemplificativo rivestito da tali entità statuali è da situarsi all'interno dell'elevata proiezione verso il mare e conseguentemente dalla decisiva funzione del commercio internazionale. Più volte è stato sottolineato dalla letteratura economica europea che la forza politica e il successo commerciale dei sultanati della penisola malese fossero in gran parte riconducibili a due fattori contingenti di grande rilevanza: la sicurezza locale, che veniva garantita dall'apertura dei porti del regno ai mercanti stranieri (quanti più flussi commerciali, tante più risorse da reinvestire) e il particolare regime fiscale che era in vigore all'interno di tali porti. Una fra le fonti occidentali del Cinquecento, tal Giovanni da Empoli, mercante toscano, riporta in un dettagliato resoconto di viaggio di come il sultano di Pidie fosse portatore di una cieca fiducia nel commercio internazionale, *'Il mio, è sempre stato un porto libero, dove ogni uomo può arrivare e partire in sicurezza'*³³ e della partecipazione del sultano stesso al commercio locale, facendo emergere in tal modo, la profonda commistione fra potere politico e volume degli scambi internazionali. Il grado di coinvolgimento del sultano nell'attività mercantile variava in relazione alle circostanze del momento (stato di guerra con i propri vicini, epidemie o

³² D. Lombard, *Le sultanat malais comme modèle socio-economique*, in D. Lombard and J. Aubin, *Marchands et hommes d'affaires asiatiques dans l'Océan Indien et la Mer de Chine, 13e-20e siècle*, Éditions de l'École des hautes études en sciences sociales, Parigi 1988, pagg. 117-125.

³³ J.M. dos Santos Alves, *The Foreign Traders' Management in the Sultanates of the Straits of Malacca* in C. Guillot, D. Lombard e R. Ptak, op. cit. pag. 134 [mia la traduzione dall'Inglese].

carestie) e alle esigenze che ciascun monarca sceglieva di privilegiare rispetto al suo predecessore: non era affatto inusuale che, a periodi alterni, il potere politico preferisse sostenere un tipo di economia rivolta verso l'interno, quindi sostanzialmente agricola, piuttosto che una spiccatamente marittima. Un principe acehnese del XVIII secolo ebbe modo di dichiarare che “*il commercio non porta alcun profitto perfino se si commercia il pepe, [...] bisogna accettare il fatto che l'economia migliore è quella che deriva dall'agricoltura*”³⁴; in contesti di relativa stabilità interna, al contrario, i sultani che si inserivano nelle maglie del commercio via mare dei loro porti erano soliti costituire importanti monopoli dei prodotti di più alto valore economico.

Il personale addetto alle diverse attività portuali era organizzato secondo una rigida gerarchia che consentiva un più elevato grado di razionalizzazione del lavoro: in cima alla catena di comando si posizionava il *syahbandar*, una sorta di ufficiale portuale, figura di enorme rilevanza sia sul versante delle relazioni internazionali sia su quello della gestione delle problematiche interne all'ambiente lavorativo. È interessante notare come nel sultanato di Samudera-Pasai, sebbene le fonti europee e portoghesi nello specifico siano abbastanza lacunose in materia, all'ufficiale portuale si affiancasse un assistente le cui funzioni spaziavano dal controllo delle navi ormeggiate e dalla supervisione dei procedimenti di carico e scarico delle merci, alla organizzazione di piccoli contingenti armati che provvedessero alla sicurezza delle strutture portuali, delle mercanzie e degli stessi individui che, a vario titolo, gravitavano intorno alla zona del porto. Al *syahbandar* e al suo secondo facevano riferimento altre importanti figure professionali quali il *giudice di pesatura*, addetto alla valutazione economica dei beni che costituivano lo stock di prodotti di un importatore e la relativa tariffa doganale da applicare su quelle merci, il *sovrintendente del pepe*, responsabile del commercio delle spezie e il *sovrintendente del riso* che provvedeva, per l'appunto, alla conservazione e alla vendita delle scorte di tale preziosa risorsa economica³⁵.

Ad una così fitta struttura burocratico-amministrativa in alcuni casi faceva capo un codice di norme scritte che disciplinavano i diversi aspetti della vita che si svolgeva all'interno delle aree portuali riservate al commercio marittimo: risale al XV³⁶ secolo l'*Undang-Undang Laut Melaka*, una raccolta di leggi in forma scritta, in vigore nel sultanato di Malacca, preposta alla regolamentazione del commercio internazionale e alla navigazione³⁷. A voler essere più precisi, l'*Undang-Undang Melaka* era un vero e proprio codice legislativo, comprensivo di tre parti fondamentali (*Undang-Undang Laut* di cui s'è scritto sopra, *Hukum Perkahwinan Islam* che disciplinava il diritto di

³⁴A cura di G.W. Drewes, *Hikajat Potjut Muhamat. An Acehnese Epic*, edito e tradotto da G. W. Drewes, l'Aia, 1979, pagg. 168-169, [mia la traduzione dall'Inglese].

³⁵J.M. dos Santos Alves, *O domínio do norte de Samatra. A história dos sultanatos de Samudera-Pacém e de Achém, e das suas relações com os Portugueses (1500-1580)*, Sociedade histórica da independência de Portugal, Lisbona, 1999.

³⁶Ad opera del sultano Muhammad Shah (1424-1444)

³⁷Liaw Yock Fang, *Undang-Undang Melaka, The Laws of Melaka*, l'Aia, Martinus Nijhoff, 1976.

famiglia e il matrimonio, Hukum Perdagangan dan Syahadat preposto al controllo delle transazioni economiche)³⁸, in buona sostanza unico nel suo genere: fino al XV secolo, infatti, tutto il sapere giurisprudenziale veniva trasmesso e fatto circolare per via orale dai dottori della legge che utilizzavano l'Adat (set di leggi tradizionali non scritte) per la risoluzione delle controversie legali. Nei due importanti sultanati di Samudera-Pasai e Aceh, ad esempio, non sono stati rinvenuti codici simili e l'intera attività giuridica era regolata da norme non scritte, a sottolineare, con maggior forza, l'originalità del codice redatto da Muhammad Shah. Di seguito, propongo un breve estratto dall'Undang-Undang Melaka, tradotto in Inglese dal Dott. Liaw Yock Fang, autore e studioso singaporiano

«in the name of God, the Compassionate, the Merciful. [...] Now following that, this is a treatise on the Kanun law in all large lands and by all great rulers and their viziers and on the customs in the dependent areas and villages, in the hope that it will benefit the land and the rulers. Every ruler must appoint high dignitaries to act on his behalf so that he need not concern himself. Every king must, in the first place, appoint a Chief Minister (Bendahara), secondly, a Police-Chief (Temenggung), thirdly, a Treasurer (Penghulu Bendahari) and fourthly, a Harbour-master (Syahbandar), both the ruler and his subjects can live in peace and security»³⁹.

Altro tratto interessante che emerge dallo studio di questi tre casi paradigmatici, proviene dall'urbanistica e cioè dalla disposizione delle strutture costituenti la fisionomia antropologica e sociale della città. Lhokseumawe, Kutaraja e Malacca, le capitali rispettivamente dei sultanati di Samudera-Pasai, Aceh e Malacca, erano suddivise in due grandi blocchi o zone estesi e distanti a sufficienza da dar l'impressione di costituire due entità geografiche distinte: separate infatti dal fiume⁴⁰, la sponda più lontana dal mare ospitava la dimora del sultano, della sua famiglia con il seguito di funzionari, servi e schiavi, e della nobiltà locale; intorno a questa *prima città* (sia in termini economici che strategici) sorgeva un sistema di fortificazioni in legno e di posti di guardia, con un fossato che correva per la totalità di tale imponente perimetro difensivo. Si evince quindi, che uno dei risultati di maggiore impatto sociale fosse proprio la netta separazione dei cittadini impegnati nelle attività economiche e nei commerci con l'estero dalla corte del sultano, luogo del potere politico, della cultura e della legge; basti pensare al fatto che gli stessi mercanti stranieri e persino le legazioni di altri regni avessero non poche difficoltà nell'accedere a questa parte di città.

³⁸ Abd. J. Borham, *Pengantar Perundangan Islam (An Introduction to Islamic Legislation)*, Universiti Teknologi Malaysia press, Johor Bahru, 2002.

³⁹ Liaw Yock Fang, *Undang-Undang Melaka, The Laws of Melaka*, op. cit. pag. 63.

⁴⁰ I due fiumi Krueng Aceh e Krueng Daroy a Kutaraja, il fiume Malacca nell'omonima città e il Krueng Cunda a Lhokseumawe.

La seconda area, coincideva grosso modo con la zona portuale e si articolava lungo tutto l'estuario del fiume: questa seconda città era il vero cuore pulsante del sultanato, luogo d'incontro di individui, scambio di esperienze e circolazione di capitali e risorse;

«the second zone was the mercantile city, the port itself. It was located in the estuary of the river. All foreign merchants resided in this zone where they traded within the framework of the local port administration, billeted, it may be said, according to their place of origin in several kampung»⁴¹.

Purtroppo non si dispone di fonti documentarie che attestino in maniera precisa lo svolgimento delle normali attività quotidiane e delle norme giuridiche che sovrintendevano il regolare espletamento di tali operazioni commerciali tuttavia, con un ampio margine di certezza, ciò che è noto è che ogni kampung presso il quartiere mercantile fosse direttamente gestito da un responsabile locale senza che il sultano potesse interferire in qualsiasi modo. Soltanto in casi di estrema urgenza e cioè quando le azioni intraprese dal responsabile di quartiere e dal Syahbandar non sortivano alcun risultato, il sovrano disponeva della facoltà di intervenire militarmente per riportare all'ordine quelle zone dell'area portuale dove i tumulti avevano luogo. L'abilità del sultano nella gestione delle relazioni internazionali e l'efficienza dei funzionari portuali nel raccogliere le imposte e nel decidere quali mercanzie e in quale misura potessero circolare nel regno, spianarono la strada a quella che viene definita come *la politica del porto unico* ovvero la concentrazione di tutte le transazioni commerciali nel solo porto della capitale (anche per questo motivo il nome del sultanato era prevalentemente associato alla città dove risiedevano il sultano e i suoi funzionari).

«Malacca, it seems, was particularly successful in this respect. It channelled all products offered by foreign and local Malay merchants to the port of the capital, including merchandise sent by vassal polities of Sumatra on the other side of the Straits. Samudera-Pasai likewise managed to do this on a smaller scale with the small neighbouring states of northern Sumatra over which it had at least nominal control. Aceh, in turn, which initially did not have a tradition as a trading entrepôt, maintained Samudera-Pasai as an alternative port up to about 1539»⁴².

Risulta pacifico comprendere che ad un così ingente flusso di individui e risorse economiche corrispondesse l'intendimento, quantomeno supposto, di porre una qualche forma di controllo ulteriore (rispetto ai funzionari portuali e di quartiere) e di maggior forza; da qui il tentativo di conversione all'Islam dei mercanti stranieri e di quei commercianti locali che, intenzionalmente o meno, non avevano abbracciato la fede. Nel XVI secolo, gran parte degli europei che solcavano le acque del Sud-est asiatico erano di origine portoghese molti dei quali avevano ormai abbandonato la terra natale per mettere radici in terra d'Asia e costituire nuclei familiari. Quegli uomini non erano

⁴¹ J.M. dos Santos Alves, *O domínio do norte de Samatra*, op. cit.

⁴² J.M. dos Santos Alves, *The Foreign Traders' Management in the Sultanates of the Straits of Malacca* in C. Guillot, D. Lombard e R. Ptak, op. cit. pag. 137.

soltanto degli abili marinai, ma possedevano anche delle invidiabili conoscenze in ambito commerciale e militare tanto da suscitare l'interesse (e il timore) dei sultani locali:

«[they] wanted to have them in their service and to make them their subjects. [...] Refusal to accept the dignity of becoming the sultan's servant, implied serious penalties which could go as far as being condemned to death»⁴³.

L'opera di conversione di tali europei itineranti, come mi piace definirli, di fatto né completamente portoghesi né pienamente malesi, nella stra-grande maggioranza dei casi riscuoteva un successo assai modesto e non era inusuale che, come forma di repressione, il sultano optasse per la devastazione, tramite l'uso del fuoco, del quartiere mercantile (una sorta di catarsi collettiva). Quantunque un evento simile fosse preso in considerazione soltanto in situazioni di grande criticità che molto spesso andavano oltre la mancata conversione dei mercanti e cioè quando era lo stesso potere politico del regnante ad essere messo in discussione, nell'Hikajat Potjut Muhamat è riportato un episodio che racconta della distruzione di un kampung commerciale:

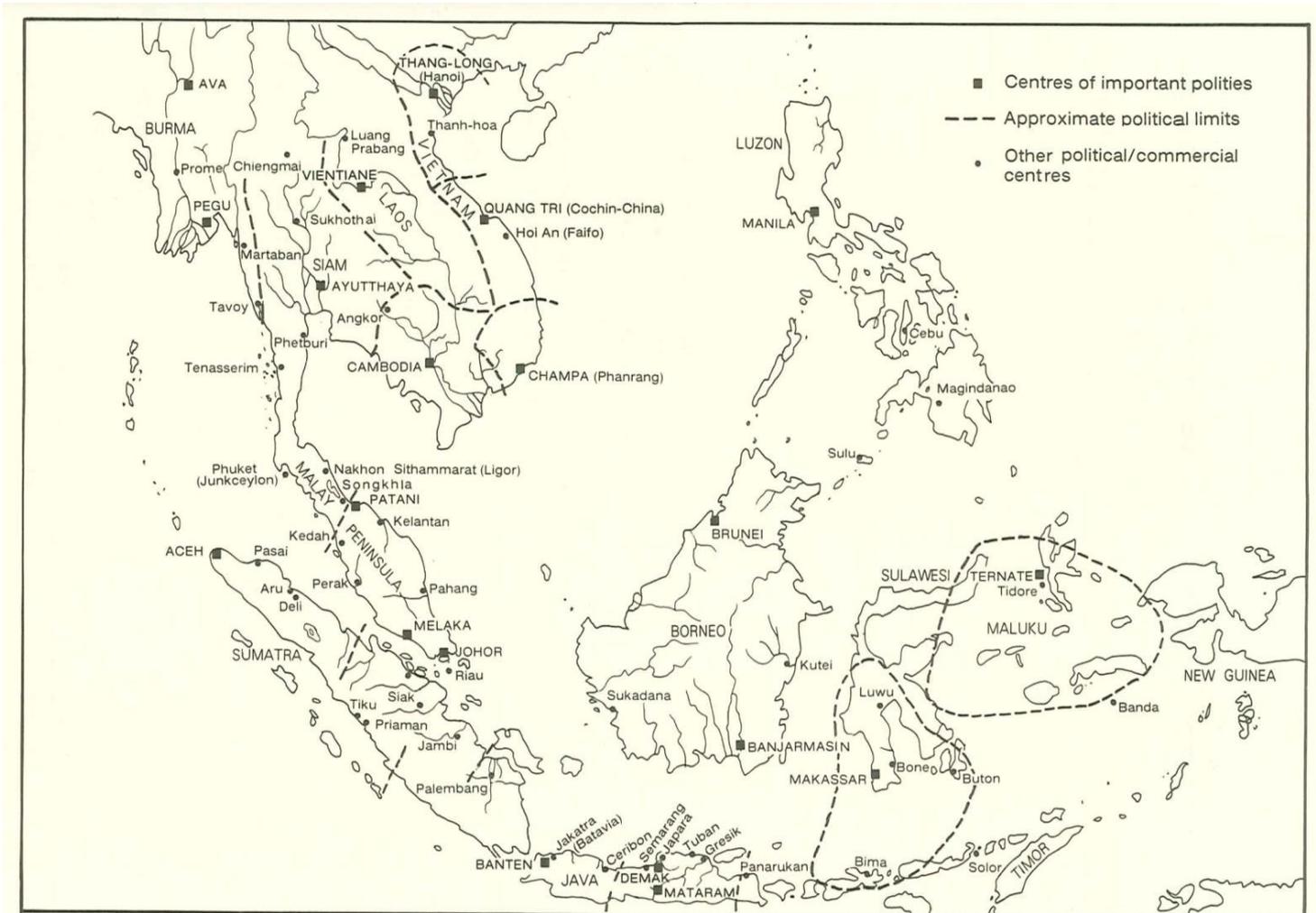
«When the prince reached Kampong Jawa, the sellers in the market were seized with terror; they locked away their bales of textiles. But the market vendors were robbed; everything was stolen from them. The sellers raised an outcry; the market was filled with tumult. Raising their hands above their heads they humbly pleaded for mercy. Don't kill me sir, but take my goods! Some of them were beaten with poles. They fled in panic, with their trousers slipping down, these wretched Klings»⁴⁴.

Situazioni di instabilità sociale e frequenti conflitti in seno al quartiere commerciale, rappresentavano un chiaro sintomo di malessere diffuso che celava in sé il seme della guerra civile. In alcune occasioni i due o più contendenti al trono si sfidavano apertamente a duello e il vincitore ereditava il regno e il titolo di sultano, in altri contesti, venivano preferite le rivoluzioni di palazzo con le quali le due parti contrapposte ponevano in essere la completa e totale eliminazione degli avversari; tuttavia i disordini e le rivolte potevano assumere una terza connotazione e diffondersi in maniera capillare, interessando anche le relazioni internazionali di quella particolare entità statale: è questo il caso delle dispute locali in cui erano coinvolti candidati al trono proposti dagli stessi mercanti stranieri in ragione della promessa di sgravi fiscali e doganali o come contraltare ad una politica eccessivamente restrittiva del sultano in carica. Esempi di questo terzo tipo possono riscontrarsi nel sultanato di Samudera-Pasai fra il 1516 e il 1523, e ad Aceh per tutto il corso della seconda metà del XVI secolo. Per concludere in linea con quanto sostenuto da Jorge M. dos Santos Alves, la principale alternativa politica ed economica dei tre sultanati di Malacca, Samudera-Pasai e Aceh durante i secoli XV e XVI, fu quella di scegliere fra la salvaguardia del tradizionale stile di vita, basato su commerci di piccolo e medio cabotaggio, oppure aprirsi alla via cosmopolita ai

⁴³ Ivi, Pag. 138.

⁴⁴ A cura di G.W. Drewes, Hikajat Potjut Muhamat. An Acehese Epic, op. cit. pagg. 197-198.

commerci internazionali su larga scala (e aprirsi significava ricevere nuovi ed ulteriori input socio-culturali); controllare la presenza e le attività dei nuovi arrivati costituiva un grave esborso di risorse e quando tali risorse erano mal distribuite il malcontento sociale aumentava e i mercanti stranieri (e i loro patroni) diventavano più forti e influenti⁴⁵.



Principali centri urbani fra l’VIII e il XVI secolo d. C., mappa tratta da Anthony Reid , *Southeast Asia in the Age of Commerce 1450-1680*, Volume I... Cit, Pag. 9.

⁴⁵ J.M. dos Santos Alves, *The Foreign Traders’ Management in the Sultanates of the Straits of Malacca* in C. Guillot, D. Lombard e R. Ptak, op. cit. pag. 142.

Paragrafo 1.3: Costituzione, ascesa e declino di una potenza marittima

La fondazione di Malacca, insieme a quella di Singapore, si inserisce a giusto titolo fra le circostanze più importanti che abbiano caratterizzato il corso degli eventi del Sud-est asiatico e degli stretti omonimi in particolare; ciò nondimeno, al fine di ricostruirne almeno per sommi capi l'origine storica si devono ricercare piccoli indizi e informazioni frammentarie negli eventi occorsi all'interno dell'impero javanese di *Majapahit* dalla seconda metà del XIII secolo. Nel 1275 le forze javanesi sferrarono un attacco decisivo all'ormai decadente impero marittimo di Srivijaya conquistando il porto fluviale di Palembang, la capitale, e costringendo alla fuga gran parte della nobiltà che vi risiedeva; uno dei dignitari in fuga raggiunse la piccola isola di Singapore e vi fondò *Temasek*, la *Città del Mare*. Fra i pochi principi che scelsero di rimanere a Palembang dichiarando, in tal modo, una lealtà di convenienza al sovrano di Majapahit, uno fu designato come governatore della città e gli venne imposto di prendere in moglie la figlia del re javanese in segno di alleanza: egli divenne quindi *Parameswara*, dal sanscrito *Parameśhvara*, il *Potente Signore*, meglio noto come *Principe Consorte*. Quando Parameswara tentò di fomentare una rivolta contro i suoi padroni l'imperatore di Java costituì una seconda armata da inviare a Palembang, nel 1377, con l'obiettivo di radere al suolo l'intero centro urbano; l'impossibilità di mettere insieme un esercito ben armato e sufficientemente addestrato tale da contrastare le orde javanesi, costrinse il Principe Consorte a riparare a Temasek in attesa di trovare una nuova terra sulla quale regnare da sovrano indipendente. Soltanto otto giorni dopo il suo arrivo nella Città del Mare, Parameswara, con un colpo di mano, assassinò il legittimo governante e assunse, anche se per poco tempo, il potere: il re del Siam, protettore di Temasek, ordinò al sovrano di Patani, suo vassallo, di punire Parameswara per il suo gesto e di dare alle fiamme l'intera città. Come suggerisce Horace Stone

«The time he [Parameswara] spent at Singapore and the time he stayed at Muar, where he went after the battle, is really not known. One account says that he was five years in Singapore and six at Muar, and another says three years in Singapore and nothing about length of time at Muar. If we accept that Parameswara was the prince driven out of Palembang in 1377, then he could have reached Malacca by about 1390»⁴⁶.

D'altra parte, anche il *Ming Shilu* (annali della dinastia Ming) offre delle indicazioni in merito, riportando che

«in the tenth month of the year 1403, the emperor sent the eunuch Yin Ch'ing as envoy to this country to bring presents [...]. There was no king in the country and it was not called a kingdom, but it belonged to Siam, to which it paid an annual tribute of forty taels of gold»⁴⁷.

⁴⁶ H. Stone, *From Malacca to Malaysia, 1400-1965*, op. cit. pag. 19.

⁴⁷ *Ming Shilu*, Veritable Records of the Ming, 1368-1644 ca. in H. Stone, *From Malacca to Malaysia, 1400-1965*, op. cit. pagg. 19-20.

È lecito pensare che nel periodo precedente l'arrivo presso la foce del fiume *Bertram* (antico nome del fiume Malacca) del Principe Consorte e negli anni immediatamente successivi la presa del controllo della città, quest'ultima non fosse niente di diverso che un rifugio di pirati, una base dalla quale poter agilmente attaccare e depredare le piccole imbarcazioni mercantili che dagli stretti transitavano in direzione Java o Mar Cinese Meridionale. Tuttavia, Parameswara doveva essere ben consapevole del fatto che un piccolo insediamento dedito al brigantaggio marittimo non avrebbe potuto godere di lunga vita in un angusto tratto di mare su cui gravitavano gli interessi di ben tre importanti entità statuali (Zhōngguó, Majapahit e il regno del Siam): in ragione di ciò egli iniziò ad intessere legami politici e commerciali con i suoi immediati vicini e inviò legazioni a Java, Samudera-Pasai e Aceh; un corpo diplomatico venne perfino aggregato al seguito dell'ambasciatore eunuco Yin Ch'ing che rientrava in Cina

«in the ninth month of the year 1405 these envoys arrived at the capital [of China]; the emperor praised their master, appointed him king of the country of Malacca, and gave him a commission, a seal, a suit of silk cloche and yellow umbrella, whilst Yin Ch'ing was ordered to go there again and bring all these presents»⁴⁸.

Il risultato della politica internazionale del Principe Consorte si estrinsecò nel mutamento del piccolo insediamento costiero, covo di pirati, in un regno marittimo indipendente situato in posizione favorevole ai commerci da e verso India e Impero Cinese, protetto dai monsoni stagionali e con un livello di tassazione delle merci in entrata molto basso. In realtà, Malacca acquisì un generale riconoscimento da parte dei sultanati limitrofi (e in particolare quelli prospicienti lo stretto sul versante nord dell'isola di Sumatra) soltanto quando Parameswara accettò di convertirsi all'Islam sposando la figlia del sovrano di Pasai e assumendo il titolo di *Megat Iskandar Shah*⁴⁹ (1414); in quel periodo lo stesso signore di Malacca si recò in visita presso la corte dell'imperatore cinese Yongle con un seguito di circa cinquecentoquaranta persone fra cui la consorte, il figlio e tutti i ministri del regno. Sempre nel Ming Shilu si legge

«In the year 1409 the imperial envoy Cheng Ho brought an order from the emperor and gave to the chief of this country two silver seals, a cap, a girdle, and a long robe; he erected a stone, and raised the place to a city, after which the land was called the kingdom of Malacca. From this time the Siamese did not venture to molest it any more, and the chief of the country, having become king by the imperial favour, went with his

⁴⁸ Ming Shilu, in *ivi*, Pag. 22.

⁴⁹ In merito al primo sultano di Malacca si è scatenata negli ultimi anni con la pubblicazione del libro *Admiral Zheng He and Southeast Asia*, Institute of Southeast Asian Studies, 2005, una vera e propria diatriba tra i sostenitori dell'ipotesi che Parameswara possa aver ceduto il governo della città ad un suo discendente il quale abbia successivamente assunto il titolo di Iskandar Shah, e i fautori della tesi per cui Parameswara sia stato effettivamente l'originario sovrano del sultanato. La prima scuola di pensiero fa capo al prof. Wang Gungwu, confronta Wang Gungwu, *The First Three Rulers of Malacca*, «Journal of the Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society» (Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society), Vol. 41, No. 1 (213) luglio 1968, pagg. 11-22, la seconda fa riferimento alle opere di Tomé Pires (confronta la *Suma Oriental*) e a quanto riportato nei *Sejarah Melayu* (Annali Malesi).

wife to the court (of China) to present his thanks, and to bring a tribute of products of his country. The emperor sent him home again in a Chinese ship in order to take care of his land»⁵⁰;

e ancora, è interessante notare come vengono descritti i luoghi visitati dalla spedizione navale dell'ammiraglio Chen Ho

«the country is bordered on the west by ocean, and on the east and the north by high mountains; the soil along the mountains is sandy and brackish; [...] the fields are not fertile and produce little rice, for which reason the people do not occupy themselves much with agriculture. There is a large brook passing before the residence of the king on its way to the sea: the king has made a bridge over it, on which he has constructed about twenty pavilions, in which the sale of all kinds of articles is conducted. The king and the people are Mahomedans, and they carefully observe the tenets of this religion. [...] The men of the people wrap up their head in a square piece of cotton, and the women wear their hair in a knot behind their head. [...]. Their manners and customs are pure and simple. Their houses are built rather high and have no flooring of boards, but at a height of about four feet they make a floor of split up cocoanut-trees, which are fastened with rattan, [...] many of the people live from fishing [...] the country produces lignum aloes, ebony, damar (a kind of resin), tin, etc.»⁵¹.

L'amicizia con il Paese del Centro fu sufficiente per ben due volte, rispettivamente nel 1419 e nel 1431, a tenere a freno le intenzioni bellicose del regno del Siam grazie all'invio di una missiva dell'imperatore cinese che riaffermava la dignità di Malacca quale regno autonomo e protetto da ogni tentativo di annessione militare. Iskandar Shah morì nel 1424 e il sultanato fu ereditato dal figlio che assunse il titolo di *Sri Maharaja*, probabilmente ad indicare l'origine non musulmana di Malacca e dei suoi governanti, meglio noto col nome islamico di Muhammad Shah; nei vent'anni (1424-44) di regno, Muhammad portò avanti la politica economica e delle relazioni internazionali del padre prestando grande attenzione e cura al rapporto di amicizia con l'impero cinese. A proposito dell'opera del sultano, nei *Sejarah Melayu* si legge

«For a long period the country of Malaca continued to flourish, and its domain to encrease constantly, so that on the west its boundaries estended to Bruwas Ujung-carang; and on the east as far as Tringano. It also became noted in every country, that the country of Malaca was very great, populous, and abundant in all the necessaries of life; [...]. All the rajas came to Malaca to be introduced to Sultan Muhamed Shah, who received them all with the highest respect, and invested them all with the honorary dresses of the highest value. All the merchants likewise, whether from above or under the wind, frequented Malaca, which in those days was extremely crowded; and all the Arabs gave it the name of Malakat, or the mart for collecting all merchants; for many different races of merchants frequented it; and all its great men were extremely just in all their proceedings»⁵².

⁵⁰ R. Rost, *Miscellaneous Papers Relating to Indo-China and the Indian Archipelago*, vol. 1, Routledge, Londra, 2001, pag. 243.

⁵¹ Ivi, pagg. 243-244.

⁵² J. Leyden, *Malay Annals*, A. & R. Spottiswoode, Londra, 1821, pagg. 107-108.

La lotta per la successione alla morte del sultano Muhammad Shah è abbastanza esemplificativa del modo in cui i legami all'interno delle corti malesi erano percepiti sia dai diretti contendenti, sia dalla popolazione che si trovava ad appoggiare, a seconda delle circostanze, uno o più di tali competitori. La prima moglie del defunto Muhammad era la figlia del Raja di Rokan (nell'entroterra di Malacca) e diede alla luce un figlio, Raja Ibrahim; la seconda moglie del sultano, figlia del Bendahara (il più alto ufficiale di corte), generò anch'ella un figlio, Raja Kasim. Come prescrivevano le consuetudini malesi del tempo, destinatario del diritto di successione al trono era il primogenito della moglie nelle cui vene scorreva sangue reale, nel caso in questione dunque, Ibrahim; la realtà della città di Malacca, a ogni buon conto, era di gran lunga differente, come si è avuto modo di constatare, da quella degli altri regni della penisola malese e di Sumatra e, infatti, la famiglia del Bendahara era lì tenuta in più grande considerazione che altrove. In ragione di ciò, anche Kasim beneficiava della possibilità di opporre una equanime pretesa di diventare il successore di Muhammad Shah al sultanato. Nonostante entrambi i contendenti si mostrassero depositari di un eguale diritto al trono, furono in prima istanza le tradizioni malesi a prevalere (con buona pace dei sovrani confinanti e dei sultani di Sumatra) e il giovane Ibrahim assunse il titolo di Abu Shahid, terzo signore di Malacca e, dal momento che non aveva ancora raggiunto l'età adatta per governare autonomamente, il Raja di Rokan, suo zio, divenne reggente della città. L'autonomia del regno rischiava di essere seriamente compromessa e, con la flotta cinese lontana dagli stretti, un eventuale colpo di mano delle truppe di Rokan non sarebbe potuto essere facilmente contrastato. Il pericolo era percepito in maniera ancora più sensibile dal momento che, tra le altre considerazioni, c'era anche quella relativa al fatto che impossessandosi di Malacca, il piccolo regno di Rokan avrebbe finalmente ottenuto un accesso diretto al mare. Per scongiurare tale eventualità, Tun Ali, cugino di Kasim, organizzò un moto insurrezionale che metteva insieme un buon numero di armigeri e di capitani di nave e coinvolgeva lo stesso Bendahara: una sera, dopo aver dato appuntamento ai suoi uomini nelle vicinanze della città fortificata, Tun Ali, Kasim e il vecchio Bendahara marciarono alla testa di un folto gruppo verso il palazzo del sultano; le guardie, confuse dalla presenza del più alto dignitario di corte fra i rivoltosi, non opposero una feroce resistenza e nel giro di poche ore la battaglia venne vinta e il sultano e il reggente giustiziati sommariamente. Il Raja Kasim, acclamato dal popolo e dai suoi più stretti sottoposti, prese il nome di Muzaffar Shah e Tun Ali ricevette la carica di Bendahara.

Faide interne alla corte del sultano erano un fenomeno abbastanza comune al momento della dipartita di quest'ultimo e avevano luogo principalmente quando non era ben chiaro chi dovesse succedergli (come nel caso appena esaminato) o nel momento in cui un alto funzionario percepiva la salita al trono di un erede come potenzialmente pericolosa per il mantenimento della propria

carica o, ancora e in modo particolare durante il periodo coloniale britannico e olandese, quando un gruppo di maggiorenti guidati da un capo influente riteneva possibile sovvertire l'ordine istituzionale sostituendosi alla dinastia regnante grazie all'ausilio di attori terzi. Esaminerò quest'ultimo caso specifico più avanti nel corso della trattazione ma è abbastanza chiaro sin da ora che tale evenienza rappresenta una fra le motivazioni principali e storiche della pirateria di stampo politico, dove un diretto contendente nella corsa al governo di un regno a cui veniva negato il diritto di successione, percorreva la strada della guerriglia predatoria marittima (che nel caso di un sultanato costiero andava ad incidere sensibilmente sull'economia locale).

Il regno di Muzaffar Shah (1445-59) viene descritto come punto di svolta nella storia di Malacca per due ordini di ragioni: in primo luogo la definitiva messa a tacere delle velleità espansionistiche del vicino regno del Siam a seguito di due grandi battaglie, Ulu Muar, 1445 e una imponente battaglia navale lungo le coste di Singapore, 1456; secondariamente la nomina a Bendahara di Tun Perak, abile politico e stratega militare (suo il merito della vittoria nelle due battaglie citate),

«there is a stone tank at Batu Pahat which was hewed out by the Siamese. In their retreat they were pursued by the bandahara Paduca Raja (come veniva chiamato Tun Perak) as far as Singhapura. Then the bandahara Paduca Raja returned to Malaca, and presented himself before Sultan Mudhafer Shah, and related all the affair to His Majesty. His Majesty was greatly delighted, and conferred an honorary dress of finest sort on the bandahara Paduca Raja, and also conferred dresses of honour on all the champions who accompanied him, according to their rank»⁵³.

Scrivo a proposito di Muzaffar Shah Tomé Pires nell'opera *Suma Oriental*

«This king Madafarxa (Muzaffar) had many wives, the daughters of neighbouring kings. They say that he was a better king than all those who had gone before. [...] He was a great man of justice; he devoted much care to the improvement of Malacca; he bought and built junks and sent them out with merchants, for which even today the old merchants of the said king's time praise him greatly, especially as a very just man. And this king Madafarxa acquired lands for Malacca, [...] he obtained Myjam, tin is produced in this country. [...] And he also took Selangor, which means tin [...]. This king took the Singapore channel with the island of Bintang and brought it all under his obedience, [...]. This king made war on Kampar and Indragiri; and he fought for a long time against these two kingdoms, which are in the land of Menangkabau, whence gold comes to Malacca; [...]. At this time there was a large number of merchants of many nationalities in Malacca, and Pase was already beginning to be less great than it had been, and the merchants and sea-traders realized how much difference there was in sailing to Malacca, because they could anchor safely there in all weathers, and could buy from the others when it was convenient»⁵⁴.

⁵³ J. Leyden, *Malay Annals*, op. cit. pag. 132.

⁵⁴ A. Cortesao, *The Suma Oriental of Tomé Pires an account of the east, from the Red Sea to China, written in Malacca an India in 1512-1515 and The Book Of Francisco Rodrigues Pilot-Major of the Armada that discovered Banda and the Moluccas, rutter of a voyage in the Red Sea, nautical rules, almanac and maps, written and drawn in the east before 1515*, Asian Educational Services, New Delhi, 2005, pagg. 243-246.

Nel 1459, alla morte di Muzaffar Shah, la famiglia del Bendahara acquisì il controllo del regno e il nuovo sovrano, rinominato Mansur Shah, come primo atto ufficiale prese in moglie una giovane nobildonna cinese in modo tale da rimarcare lo speciale legame d'amicizia e alleanza che univa insieme Malacca e l'Impero del Centro. L'avvenimento è altresì rilevante in quanto al seguito della maggioranza cinese si stabilì nella città un nutrito insieme di immigrati di derivazione sinica che costituisce a tutti gli effetti il gruppo etnico originario delle famiglie *Baba-Nyonya* o *Peranakan*.

Il regno di Mansur Shah (1459-77) e quello del suo successore Alauddin Shah (1477-88) si caratterizzò per l'estrema attenzione che i due sultani rivolsero alla questione della messa in sicurezza delle rotte commerciali marittime da e verso Malacca e, perciò, dal problema riguardante la protezione dei mercanti dalle incursioni dei pirati malesi che disponevano di svariati punti d'approdo sicuri lungo tutto il corso degli stretti. Uno dei principali centri della pirateria marittima del XV secolo, era la baia di Aru, nel nord di Sumatra a proposito della quale si legge nella *Suma Oriental*

«the Kingdom of Aru is a large Kingdom, bigger than any of those mentioned up to now in Sumatra, and it is not rich through merchandise and trade, for it has none. [...] This king is always in residence in his kingdom. His mandarins and his people go robbing at sea, and they share with him because some part of the armada is paid by them. Since Malacca began, he has always been at war with Malacca and has taken many of its people. He pounces on a village and takes everything, even the fishermen; and the Malays always keep a great watch for the Arus, because this quarrel is already of long standing and it has always remained, whence comes the saying Aru against Malacca, Achin against Pedir, Pedir against Keda and Siam, Pahang against Siam on the other side, Palembang against Linga, Celates against Bugis, etc..., and all these nations fight one against the other and they are very rarely friends. The people of Aru are presumptuous and warlike and no one trusts them. If they do not steal they do not live, and therefore no one is friendly with them. They must have a hundred paràos and more whenever they want them, not very big things, more adapted for speed than for taking cargo»⁵⁵.

Come si evince dal testo, fra Malacca e Aru non scorreva buon sangue e, dal momento che entrambe erano due entità statuali di un certo rilievo politico ed economico, frequenti conflitti militari fra le due risultavano essere naturale conseguenza sul piano delle relazioni internazionali. La politica marittima del sultano Mansur venne improntata alla conquista in armi di alcuni punti caldi per l'economia del regno fra cui Kedah, Trengganu, Pahang, Johor, Jambi, Kampar Bengkalis, le isole Carimon, Bintang, Selangor, Bernam, Myjam, Perak, situati fra la piccola isola di Singapore a sud e lungo il confine nord col Siam; in tal modo, si garantiva una presenza militare continua nei

⁵⁵ Ivi, pagg. 146-148.

porti malesi i cui cittadini venivano così protetti dalle frequenti incursioni dei prahos⁵⁶ di Aru, e al contempo si apriva un canale più veloce e sicuro alla circolazione dei beni commerciali (che significava più risorse economiche per la capitale Malacca). Nota di particolare interesse del periodo di Mansur Shah è relativa alla definitiva islamizzazione degli alti quadri dirigenti del regno e, per traslato, di gran parte della popolazione: a partire dalla seconda metà del 1400, Malacca e ogni sua dipendenza militare e propaggine politica erano stati, a tutti gli effetti, convertiti alla religione islamica.

Il sultano Alauddin Shah continuò l'opera del suo predecessore ottenendo dei luminosi successi sia nella lotta alla pirateria perpetrata dalla marina di Aru, sia nella riduzione in quantità e gravità dei crimini e dei ladrocinii commessi all'interno del regno. Un passo tratto dai Sejarah Melayu restituisce in modo dettagliato il modus operandi del sultano e il suo impegno circa le due problematiche sopra riportate

«At this time thieves were very rife in Malaca, and Sultan Alla ed din was greatly vexed at it. One night, having dressed himself like a thief, he went out, and took Hang Isuf along with him, and Hang Siak also. [...] They soon came to a place where they met five thieves, carrying off a chest [...], the Prince pursued, and all the five fled, throwing down the chest. [...] the Prince ordered Hang Isuf and Hang Siak to carry the chest to their house. [...] He then ordered the chest to be proclaimed, and it was found to belong to a rich Keling merchant [...], from this time Sri Maha Raja established a watch extremely strict; and if they met any person going about during the night, they did not take him, but cut him down. [...] The fleet of Haru consisted of a hundred vessels, while that of Paduca Tuan was much inferior, [...] then Sultan Alla ed din fitted out a larger fleet, and ordered them to go immediately and attack the land of Haru. [...] The fleet of Haru advanced to meet the Malaca fleet, and the battle began, and the Malaca closed with them, and threw sharpened stakes, and stones. The Haru men could not stand this terrible shower, to which they were entirely unaccustomed, and they gave way, and retreated up the river»⁵⁷.

Con i due sultani Mansur e Alauddin, Malacca divenne un vero e proprio impero marittimo militarmente forte (e sicuro, a seguito della sconfitta della flotta dei predoni di Aru), economicamente solido e geograficamente esteso che raccoglieva, controllava e smistava i flussi commerciali di gran parte del Sud-est asiatico; i trent'anni di regno dei due sovrani, grazie principalmente al fatto che disponessero di un apparato amministrativo pienamente efficiente e in cui spiccavano importanti personaggi del calibro dell'alto ufficiale di corte Tun Perak, costituirono l'apice dello sviluppo *autonomo*, o *autoctono* se si preferisce, della città di Malacca ed è una gran fortuna e opportunità, a mio modo di vedere le cose, che si disponga attualmente di una seppur minima documentazione indigena che descriva per sommi capi gli avvenimenti relativi a quel

⁵⁶ navi a basso scafo, leggere, snelle, con un albero, dotate di pochi cannoni (generalmente non più di quattro nei modelli più grandi).

⁵⁷ J. Leyden, *Malay Annals*, op. cit. pagg. 221-230.

periodo che, altrimenti, sarebbero arrivati agli storici solo in maniera parziale tramite sparse testimonianze archeologiche o diari di viaggio di esploratori e mercanti europei. Si pensi, ad esempio, alla Suma Oriental di Tomé Pires che viene da molti considerata quale una fra le più autorevoli fonti di prima mano per lo studio della geografia e del commercio delle Indie del tempo, ed una delle più rilevanti fonti di studio per l'Islam contemporaneo in Indonesia: un testo scritto tra il 1512 e il 1515, diversi decenni dopo i fatti che ivi sono raccontati, redatto grazie alle testimonianze orali di anziani abitanti locali e alle informazioni raccolte da mercanti e navigatori. Io personalmente non condivido o aderisco solo in parte a quanti sostengono che sia un resoconto attendibile, anche in considerazione del fatto che la maggior parte delle notizie che sono riportate ricalcano in maniera impressionante quanto scritto nei Sejarah Melayu (solo che questi ultimi sono una fonte nativa) e sono proprio questi ultimi, sebbene tradotti in lingua inglese e anche qui bisognerebbe aprire una parentesi circa la bontà della traduzione e le conoscenze e competenze del traduttore, che ritengo debbano essere privilegiati per la disanima della storia di Malacca precedente l'arrivo dei portoghesi.

L'ultimo scampolo del XV secolo vide il progressivo sgretolamento del potere imperiale del sultanato e il principio del declino di quelle grandi entità statuali locali a carattere eminentemente marittimo che avevano costituito il nocciolo duro dell'economia e dell'organizzazione politica del Sud-est asiatico già dal VII secolo d.C. e comunque precedentemente il sopraggiungere delle grandi flotte mercantili europee. Nel caso specifico di Malacca, alla morte del sovrano Alauddin e del bendahara Tun Perak venne insediato sul trono un sultano che nulla aveva a che spartire sia come intelligenza politica che come qualità individuali, con i suoi predecessori: il nuovo sultano acquisì il titolo di Mahamud Shah. Questi viene ricordato negli annali malesi quale uomo debole, poco attento ai bisogni dello stato e financo un violento, noto per aver compiuto delle discutibili scelte sul piano amministrativo e per essersi disinteressato delle questioni riguardanti la sicurezza delle rotte commerciali. Si legge nella Suma Oriental

«they raised the said king Mafamut to be king of Malacca, and at the beginning of his reign, in order to make peace with Pahang, he married one of the king of Pahang's daughters; and this king was less just than any of the previous ones, very luxurious, intoxicated with opium every day. He was presumptuous; he brought the kings of Pahang and Kampar and Indragiri to Malacca by force. He was treated with such respect that they never spoke to him except from a great distance and very seldom. He was a great eater and drinker, brought up to live well and viciously. He was feared by the other kings; when they spoke to him it was with a great reverence and courtesies of their kind»⁵⁸.

⁵⁸ A. Cortesao, *The Suma Oriental of Tomé Pires an account of the east, from the Red Sea to China, written in Malacca an India in 1512-1515 and The Book Of Francisco Rodrigues*, op. cit. pagg. 252-253.

Quando, nel 1509, la prima flotta portoghese raggiunse Malacca, la città versava ormai da diversi anni in uno stato di pallore economico e amministrativo, in cui lo stesso bendahara che prese l'incarico alla dipartita di Tun Perak, risultava essere invischiato in un giro d'affari poco lecito e corruzione; persino i mercanti cinesi iniziarono a mostrare un certo grado di deplorazione per l'azione di governo di Mahmud e dei suoi sottoposti. Tre furono le volte in cui i portoghesi tornarono a Malacca: la prima per stringere accordi commerciali (Lopes de Sequeira, 1509), una seconda per cannoneggiarla con i galeoni (Gonsalvo Pereira, 1510), infine per conquistarla in nome del re cristiano Manuele I di Portogallo (Alfonso de Albuquerque, 1511). Un lungo ma interessante passo tratto dai Sejarah Melayu dà contezza della misura in cui la popolazione e le autorità di Malacca percepirono l'arrivo degli europei e, con essi, l'inizio della perdita di autonomia politica e la dimostrazione di non riuscire oltre a tenere insieme l'impero da un punto di vista prettamente militare; nello specifico, viene di seguito raccontata la grande battaglia per la conquista della città ad opera dei portoghesi, ne consiglio la lettura integrale

«after some time there arrived a Frangi vessel from Goa, to trade at Malaca, and observed that Malaca was very fine and beautiful country, and well regulated. All the people of Malaca came crowding to see the appearance of the Frangis, and they were greatly surprised as they had not been accustomed to see the Frangi figure; and they said, why these are white Bengalis; and about every one of the Frangis the Malaca men were crowding by tens to view them, twisting their beards, and clapping their heads, and taking off their hats, and laying hold of their hands. The captain then went to the bandahara Sri Maha Raja, and the bandahara adopted him as his son; [...] The people present were going to be in a passion with that Frangi, but bandahara would not let them, saying do not mal-treat people who are ignorant of the language; so kind was he to them, and the captain adopted the bandahara as his father. When the monsoon arrived, the captain returned to Goa, and reported to the vizier the greatness of Malaca, and its great population. Now the name of the great vizier was Alphonsus Albuquerque, and he began to covet it eagerly, when he heard how fine a country Malaca was. He accordingly ordered a fleet of seven ships and thirteen galleons to be fitted out; and he appointed Gonsalvo Pereira to be captain-admiral to attack Malaca. When they reached Malaca they began to fire away with their cannon, and all the people of Malaca were frightened when they heard the sound of their cannon, saying, what sound is this like thunder?, And the bullets came and struck the people who were on the land, and some had their necks severed, and some had their waists, and some their hands and their feet. The terror grew constantly worse and worse, [...] On the morrow all the lads of Portugal landed with about two thousand musketry, besides black men, and the Malaca men drew out their force, [...] Then when the onset began, Tun Hsan the Temangung, commenced the attack according to the mode of amok, and beat back the Frangis, and their corpses lay scattered as far as the shore of the sea, and they returned on board their ships, and sailed away to Goa [...]. The grand vizier of Goa, Alphonso Albuquerque, after resigning his viziership, proceeded to Portugal, where he requested an armada. The king of Portugal gave him four great ships, five large caracks, four galleons [...]. When he reached Malaca, all the Malaca

men were greatly alarmed at the sight of so numerous a fleet approaching the port, Sultan Ahmed quickly collected all his champions and subjects, and prepared for war. The Frangis from their ships began to cannonade, and balls fell like a thick falling shower of rain, and the sound of their cannon was like the thunder of Heaven, and the sound of their muskets like the rattling of dried pease, and the Malaca men could not maintain themselves on the sea-shore. Then all the fleet of Malaca retreated, and as soon as the enemy observed their retreat, all the galleons and the fasta and galleasses made for the shore, and the enemy landed. [...] The battle began, the Malaca men closing up stoutly, playing their creeses and spears, and the Frangis again fell back. When Alfonso de Albuquerque perceived his men giving way, he quickly supported them with a thousand soldiers with musquetry, and set upon the Malaca men, [...] this was a severe attack, and the whole array of the Malaca men was broken, and all the champions of the Prince give way, and the Prince stood all alone on his elephant. [...] The Frangis had approached the exterior hall of the Prince's palace, and all the Malaca men were flying. The Prince saw that all had fled, and then Sultan Ahmed himself had recourse to flight, [...] then the Frangis entered the fortress, and they saw that there was nobody»⁵⁹.

Con la conquista/caduta di Malacca, si aprì un nuovo periodo della storia del Sud-est asiatico caratterizzato dalla netta predominanza delle grandi compagnie mercantili occidentali sul piano economico e da una difficile convivenza, in ambito politico, fra le potenze coloniali europee e i tradizionali regni locali; ed è proprio in tale periodo che assumono consistenza endemica fenomeni quali il separatismo e la richiesta di un maggior grado di autonomia locale (emblematico è il caso del sultanato di Aceh) e la pirateria a sfondo politico.

⁵⁹ J. Leyden, *Malay Annals*, op. cit. pagg. 324-357.

Capitolo 2: La pirateria marittima in epoca coloniale, profili politici, conseguenze economiche, implicazioni sociali

«The whole of the inhabitants on that Coast are addicted to Piracy, no doubt such was the case formerly when there was little or no trade from Deli, Langkat, and the other numerous, flourishing Ports, but they are now entirely addicted to commercial Pursuits, too much engaged in hostilities in the interior with refractory Chiefs and enforcing the payment of their Revenues and Duties to be able to engage in Piratical Adventures.

The pirates who come from the extremity of the straits to plunder their defenceless prows come from other quarters; from Riau, Lingga etc., the principal piratical states»⁶⁰

Paragrafo 2.1: Prime misure anti-pirateria (1819-1828)

Poco dopo la conclusione del trattato di Londra del 1824⁶¹ che definiva in maniera precisa e risolutiva le aree di influenza politica ed economica di Paesi Bassi e Gran Bretagna negli stretti e che, in buona sostanza, sanciva il possesso Olandese di Sumatra e di Java e quello Inglese di Malacca, Penang e Singapore, le vie commerciali marittime che la Compagnia delle Indie Orientali britannica aveva posto in essere fra la seconda metà del 1700 e la prima metà del 1800 con i paesi produttori di spezie della costa est di Sumatra, iniziarono ad essere sistematicamente insidiate dalle incursioni di pirati malesi. La gran parte di tali predoni marittimi provenivano dal decadente impero di Johor, provincia prima del sultanato di Malacca e in seguito elevato al rango di regno autonomo da uno dei figli di Mahmud Shah, il principe Alauddin Riayat Shah II (1528-64). La repressione della pirateria negli stretti era principalmente correlata all'intendimento del governo coloniale britannico di rendere sicure le rotte commerciali fra gli stati dell'area, di costituire una zona pacifica di scambio delle risorse economiche e di promuovere l'uropeizzazione dei potentati locali. Nel corso della prima metà del XIX secolo non soltanto Penang, ma anche gli altri possedimenti britannici nel Sud-est asiatico erano colpiti in maniera rilevante dalle scorrerie pirata e tale fenomeno era uno dei problemi più urgenti su cui l'amministrazione Raffles a Singapore fu chiamata ad intervenire: come ebbe modo di scrivere lo stesso Raffles (giugno 1823) all'alto ufficiale coloniale John Crawfurd

⁶⁰ John Anderson, traduttore ufficiale del governatore generale degli Stabilimenti degli Stretti, a proposito della condizione della pirateria lungo la costa est di Sumatra, 1823, in J. Anderson, *Mission to the east coast of Sumatra in M.DCCC.XXIII under the direction of the government of Prince of Wales Island*, Blackwood & Cadell, Londra, 1826.

⁶¹ Confronta, Trattato Anglo-Olandese, 17 marzo 1824.

«(attacks on European vessels) become comparatively rare. They continue however extremely frequent on native vessels, and afford serious obstacles to that intercourse by which the productions of the neighbouring nations are collected at this emporium, and our wares and manufactures disseminated in return»⁶².

Dalle notizie che Anderson e Crawford misero insieme fra il 1823 e il 1824 si evincono alcune informazioni interessanti circa la provenienza dei pirati attivi negli stretti: un primo gruppo aveva sede nell'arcipelago delle Riau-Lingga e poteva disporre della protezione e del supporto logistico di alcuni principi malesi e di Sumatra a questo primo gruppo faceva capo una connotazione culturale ben precisa e rintracciabile nella famiglia etno-linguistica *Bugis*, un secondo insieme era originario dell'arcipelago delle isole Sulu, nelle Filippine, e sconfinava in acque malesi e del Borneo dove era provvisto di alcune basi operative fra cui Rettih a Sumatra e Salangut nelle Riau, anche questo secondo raggruppamento è accostabile ad un preciso gruppo etnico, i cosiddetti *Ilanun* o *Iranun*, popoli del mare. Seguendo il pensiero di Crawford l'unico modo per eliminare il fenomeno del brigantaggio marittimo sarebbe stato quello di incrementare il commercio intra-regionale, favorire la cooperazione fra le amministrazioni coloniali e adoperare in modo massiccio e sistematico la marina militare di nuova generazione (le navi a vapore)

«industrial habits should be encouraged among the natives; a ready and free market should be found for their productions; discovered piracy should be condignly punished; native princes, when found to be implicated, should be heavily fined; the Headquarters and haunts of pirates should be destroyed; armed steamboats should be more frequently employed in hunting for and attacking the pirate fleets»⁶³.

In realtà le contingenze politiche e lo stato della marina militare inglese nelle Terre sotto il Vento, non consentivano ancora o permettevano solo in parte di poter dar luogo a una simile caccia senza quartiere quantunque, a seguito del trattato anglo-olandese del 1824, la necessità di adottare misure di soppressione della pirateria si dimostrasse sempre più pressante e essenziale ai fini della messa in sicurezza delle vie marittime di comunicazione e circolazione dei beni e della stabilizzazione dell'autorità britannica nell'area degli stretti. Nell'isola del *Principe di Galles* (come era nota la piccola isola di Penang situata a nord-ovest rispetto alla penisola malese) la marina militare disponeva di una forza complessiva di sole due navi fra cui la *Jessy*, una goletta da guerra armata con sei cannoni, e la fregata di sesto rango *Prince of Wales*, con un unico ponte e una potenza di fuoco di venti cannoni; nell'aprile del 1825 l'ufficiale addetto al controllo delle condizioni delle navi ormeggiate in porto, rilevò che non vi fosse alcuna imbarcazione in grado di essere utilizzata efficacemente per la lotta alla pirateria, parere peraltro condiviso anche dall'ufficiale attendente a Malacca, città da cui gli olandesi stavano ritirandosi, in base agli accordi di Londra del 1824, e in

⁶² C.B. Buckley, *An Anecdotal History of Old Times in Singapore*, University of Malaya Press, Singapore, 1965, vol. 1, pag. 119.

⁶³R. Gott, *Britain's Empire: Resistance, Repression and Revolt*, Verso Books, Londra, 2011, pag. 505.

cui non erano presenti navi da guerra britanniche. È così sintetizzato in una lettera inviata all'alto commissario di Malacca Walter Sewell Cracroft,

«constant accounts of the successful attacks on native praus, a circumstance which cannot fail to harass and impede the resort of native vessels to this port. The shores and islands between this and Malacca are infested with piratical praus. From the nature of the places most infested by them I am of opinion that vessels drawing more than twelve or eighteen inches of water would be of little use in driving the pirates from their marshy haunts»⁶⁴.

Per coadiuvare il lavoro della *Prince of Wales* venne inviata a Malacca la *HMS Cyrene*, nave da guerra di sesto rango armata con 20 cannoni che aveva già prestato servizio anti-pirateria in Sierra Leone lungo le coste dell'Africa occidentale. Quantunque insieme disponessero di una potenza complessiva di quaranta bocche da fuoco, la piccola taglia dei prahos pirata e l'impervietà dei luoghi in cui tali imbarcazioni andavano a nascondersi dopo aver colpito in mare, resero impraticabile l'opzione di ingaggiarle in maniera diretta: fu a quel punto che si iniziò a prendere in considerazione l'opportunità di dare la caccia ai prahos malesi e filippini utilizzando navi di basso tonnellaggio capaci di veloci inseguimenti e d'altro canto, l'impiego di navi a vapore risultava essere di scarsa incisività poiché, constatando l'evidenza empirica, il fumo che esse emettevano poteva essere scorto a miglia di distanza e dare così un congruo lasso di tempo ai banditi di mare per imboccare la via di fuga. Un corrispondente del *Singapore Chronicle* del 1826, rilevava che «(piracy was now) carried on in comparatively small craft to what were formerly used, or are at present to the eastward, taking advantage of their easy draught, they conceal themselves along the shoal shores of these parts, among the creeks found everywhere in the mangrove jungle, and thence issue forth on some passing defenceless prau. European vessels have scarce a chance of meeting pirates, and if they do it is difficult to distinguish their craft from Malay trading praus»⁶⁵.

Nel frattempo, alla luce di tali valutazioni, nella colonia di Penang il governatore era in attesa di due cutter veloci e ben armati, *Hastings* e *Emerald*, inviati dal comandante della flotta inglese a Burma Sir Archibald Campbell; nel marzo del 1827, altri quattro cutter giunsero nelle acque degli stretti e vennero ripartiti fra Singapore e la provincia di Wellesley (prospiciente l'isola di Penang). Nello stesso anno le autorità portuali di Singapore ottennero il permesso del governatore degli Stabilimenti degli Stretti per l'acquisto di due natanti locali la cui tipologia era la stessa dei praho comunemente adoperati per la realizzazione di atti di pirateria e che per conformazione strutturale ammettevano l'installazione di dodici cannoni di carronata per lato: a causa di una serie di circostanze poco fortunate, la transazione diede esito positivo soltanto per una delle due navi che

⁶⁴ E. Presgrave to J. Cracroft, Resident Councilor at Singapore, *Report on Piracy in the Straits Settlements*, 8 settembre 1826, British Library: Asia and African Studies, Londra, IOR/F/4/1724/69433.

⁶⁵ N. Tarling, *Piracy and Politics in the Malay World*, op. cit. pagg. 29-30.

venne ribattezzata *Active*. La piccola flottiglia degli stretti composta quindi da nove imbarcazioni leggere variamente armate (includendo anche lo schooner *Zephyr* di stanza a Malacca) e due navi da guerra, dimostrò immediatamente la propria inadeguatezza allorquando, nel novembre del 1827, lo schooner *Zephyr* al seguito di altri due piccoli natanti, impegnato nella ricerca di alcuni praho avvistati nelle acque in prossimità delle isole Dinding (Malesia di nord-ovest), si ritrovò accerchiato da un gruppo di dodici navi pirata e rischiò l'affondamento.

A quel punto all'interno dei vari piani d'azione per l'eliminazione della pirateria un'ulteriore considerazione si fece strada fra i dirigenti coloniali britannici e cioè che, oltre al piccolo tonnellaggio e alla maggiore manovrabilità e velocità dei natanti, fosse necessario porre in essere una qualche forma di collaborazione con il governo olandese di Batavia. Già nel 1824 Crawford aveva avanzato l'idea di poter inserire nelle clausole del trattato anglo-olandese l'intesa per un'attiva cooperazione fra i due governi coloniali e anche il suo successore, Robert Fullerton, in occasione di una visita speciale dell'alto ufficiale olandese Van Angelbeck presso Singapore, sottolineò l'importanza della coordinazione delle strategie anti-pirateria negli stretti e l'esigenza di fare uso delle rispettive marine militari in maniera sinergica. Nel rapporto ufficiale di Van Angelbeck del 1825 si legge:

«The two principal piratical chiefs of the Malay empire are; the Panghulu Hamba Rajah of Mapar who is obeyed by all the so-called Rayats or Orang Laut of the islands situated in the waters of Linga; - and the Rajah of Gallang, of Bulang and some other islands situated at or near to the entrance of the straits of Malacca. [...] It may be confidently concluded from the preceding that, to put an end to piracy, Panghulu Hamba Rajah and Rajah Lang must be persuaded to encourage their subjects to change their brigand life for more peaceful pursuits, the fishing of agar agar, of tripang, of turtle-agriculture and the arts attached to it. The repression of piracy will long continue a very difficult task in these parts. I do not think, at present, that we can dream of extirpating it entirely. The people are attached to it as to an industry which they have inherited from their ancestors; so that it is impossible to convince them that it is criminal to addict themselves to it. The Orang Laut for a long time have found their livelihood and their profit in sweeping the sea; they live on the water from preference»⁶⁶.

Tuttavia, la storica rivalità fra le due potenze europee in Asia emerse al momento della sigla di un accordo ufficiale, quando il general-maggiore olandese Jacob Elout rese noto alla sua controparte a Singapore che la marina di Sua Maestà d'Olanda era perfettamente in grado di contrastare autonomamente la pirateria nelle isole Riau: il trattato del 1824 aveva di fatto escluso dalla giurisdizione britannica il piccolo arcipelago e una fra le prime preoccupazioni dei successori di Raffles fu quella di rendere sicuro e economicamente produttivo l'insediamento di recente

⁶⁶ A cura di J.R. Logan, *The Journal of the Indian Archipelago and Eastern Asia*, vol. 3, Mission Press, Singapore, 1849, pagg. 634-635.

acquisizione sull'isola di Singapore. In vista di tale obiettivo Crawford prima e Fullerton in seguito, temendo una possibile e ulteriore espansione dell'influenza politica e commerciale olandese a sud degli stretti, appoggiarono in maniera più o meno aperta le pretese al trono del sultanato di Johor il primogenito del precedente sovrano, Tengku Husain (il quale godeva anche del supporto del *temenggong*, capo delle forze dell'ordine e comandante dell'esercito). Dall'altra parte, il sultano in carica, secondo genito, Abdul Rahman, poteva farsi forte dell'ausilio in campo bellico della marina militare d'Olanda e aveva sottoscritto con i Paesi Bassi un trattato di vassallaggio. Anche gli inglesi conclusero un'intesa con il *temenggong* di Johor, Daing Ibrahim, e con Tengku Husain in cui entrambi venivano dichiarati essere "*pensionaries*" che può essere tradotto come pensionari, nell'accezione di coloro che ricevono un emolumento, oppure come mercenari e cioè come coloro che vengono pagati per portare a termine un servizio o eseguire un compito; il principe e l'alto funzionario si impegnavano inoltre a contrastare l'azione politica del sultano Abdul Rahman e, all'articolo 11 dell'accordo, di combattere attivamente la pirateria nelle immediate vicinanze di Singapore (incarico peraltro di controverso riconoscimento dal momento che il *temenggong* e lo stesso principe Husain erano ampiamente coinvolti nel sistema piratesco delle Riau-Lingga). Nel 1826 Husain venne sospettato di aver preso parte ad una scorreria navale in cui era stato preso d'assalto il veliero privato dell'ufficiale olandese von Rantzow, predecessore di Elout, tuttavia alcun procedimento legale venne intentato a causa della mancanza o se non altro dell'insufficienza di prove a suo carico. Ciò nondimeno, la pericolosa collaborazione fra alcuni gruppi di predoni di mare che sostenevano la causa di Tengku Husain e il principe in persona e l'appoggio britannico di cui godeva quest'ultimo, furono cagione di non poche problematiche per il governo coloniale degli Stabilimenti degli Stretti; di particolare interesse è l'episodio dell'isola di Karimun, trentasette chilometri a sud-ovest di Singapore. Nel 1827, Tengku Husain si impadronì di tale atollo con l'intendimento di costruirvi una base operativa da cui poter predisporre rapidi attacchi agli avamposti militari del sultano di Johor disseminati lungo la costa, eventualità che preoccupava non poco il general-maggiore Jacob Elout poiché minava i fragili equilibri geopolitici nei bassi stretti e in quanto allargava sensibilmente la presenza navale britannica in quelle acque. La situazione fra le due potenze coloniali sembrò precipitare quando Elout, in ragione della relazione di vassallaggio che intercorreva fra il sultano Abdul Rahman e i Paesi Bassi, organizzò una spedizione militare per cacciare in armi Husain dall'isola conquistando, *de facto*, ulteriore spazio di manovra per la marina militare olandese e adducendo a parziale giustificazione della missione, la commistione fra il principe malese e alcuni gruppi di pirati che avevano fatto di Karimun sicuro rifugio; al fine di evitare una escalation col governo coloniale di Batavia e in considerazione della esigua potenza della flotta di stanza negli stretti, il governatore Robert Fullerton si vide costretto a prendere atto

dell'operazione navale olandese e a commentare severamente il modo di agire di Tengku Husain. «*Thus piracy justified the extension of Dutch authority and defeated the Straits officials' attempts to maintain a neutral zone south of Singapore. Their inability to restrain Husain from piratical actions was part of their problem: and the absence of Admiralty jurisdiction in the Supreme Court of the Settlements through some oversight in London contributed to their difficulties in dealing with Singapore residents suspected of piracy*»⁶⁷

si ricordi, infatti, che soltanto nel 1867, quando il controllo sugli Stabilimenti degli Stretti passerà in maniera definitiva alla corona Britannica e risulterà essere quindi immediata responsabilità del *Secretary of State for the Colonies*, Malacca, Penang e Singapore potranno disporre di un consiglio legislativo ed esecutivo autonomo e direttamente collegato al Segretariato Coloniale a Londra⁶⁸.

La necessità di mantenere buoni rapporti di vicinato con gli olandesi e il fallimentare appoggio accordato al principe Husain, nonché lo sparuto contingente di forze navali, convinsero Fullerton dell'inopportunità di intervenire unilateralmente per combattere la pirateria nelle Riau-Lingga; in aggiunta alle deficienze in ambito militare e alla precaria posizione in quello delle relazioni internazionali nella regione degli stretti di sud-ovest, soprattutto sul piano legislativo, come scritto poco sopra, il governatore di Penang e il suo gabinetto si trovavano nell'impossibilità di rispondere velocemente ed efficacemente al mutare delle contingenze. Riferì in proposito lo stesso governatore degli Stabilimenti

«*To suppress piracy by application of force in the open sea against small boats [...] is quite impossible. Such can only be done by the exertion of our influence over the States amongst which we are placed, by inducing them to aid in the expulsion of these disturbers and destroyers of all trade, that assistance we may safely rely on from most on this coast knowing as they do we entertain no views of hostility against them, on the contrary the maintenance of their independence, peace and tranquility is essential to the great objects for which these settlements are maintained, for the promotion and extension of our Trade*»⁶⁹.

In ragione di tale indirizzo di pensiero, nel gennaio del 1827 Fullerton autorizzò un'imponente operazione militare nota come *Kurau Operation*, il cui duplice obiettivo strategico era quello di assicurarsi l'appoggio del sultano di Perak nella lotta alla pirateria e di costituire un argine alle pericolose velleità espansionistiche del vicino regno di Kedah e dell'impero del Siam: l'intera manovra era volta a catturare Nakhoda Udin, agente al soldo della corte imperiale siamese nonché noto brigante che solcava le acque lungo la costa prospiciente la regione di Perak; il suo covo era

⁶⁷ N. Tarling, *Piracy and Politics in the Malay World*, op. cit. pag. 32.

⁶⁸ Dalla fondazione al 1° aprile 1867, gli Straits Settlements erano gestiti dalla EIC, East India Company, non disponevano di un consiglio esecutivo e legislativo autonomo e il governatore doveva rispondere esclusivamente agli uffici dirigenziali della compagnia a Calcutta.

⁶⁹ Minute of Governor R. Fullerton regarding the trade of Penang, Singapore and Malacca (with associated correspondence), aprile 1829-agosto 1830, British Library: Asia and African Studies, Londra, IOR/F/4/1271/51022.

situato da qualche parte risalendo il corso del fiume Kurau. Come accennato poco sopra, il problema principale che dovettero affrontare gli inglesi si inseriva a pieno titolo all'interno delle dinamiche della diplomazia internazionale e nello specifico, il territorio dove scorreva il Kurau, veniva rivendicato da Siam, Kedah e Perak. Qualche tempo prima, il 20 giugno 1826, Gran Bretagna e Impero del Siam avevano siglato il trattato di Burney che sanciva una sostanziale alleanza fra le due nazioni e il riconoscimento dei rispettivi confini geografici (nel senso che alla Gran Bretagna veniva riconosciuto il possesso degli Stabilimenti degli Stretti e al Siam la possibilità di espandersi ulteriormente e andare ad inglobare i regni di Kedah, Kelantan, Perlis e Trengganu)⁷⁰, nulla veniva tuttavia menzionato in relazione al problema del brigantaggio e della pirateria e di quali modalità d'azione sarebbe stato più opportuno far uso. A causa o per merito se si preferisce, di questa imprecisione normativa, Fullerton e James Low (Residente Consigliere della Provincia di Wellesley) ritennero di poter aggirare l'accordo col Siam e di far valere a vantaggio britannico le clausole presenti nel trattato di Londra del 1824 sostenendo che Nakhoda Udin fosse *“one of the common enemies of mankind, whom we are bound to destroy”*⁷¹. Sulla questione, Low veniva difeso sia dal governatore Fullerton che da Kenneth Murchison, Residente Consigliere di Singapore; questi sostenevano infatti che il pericolo derivante dall'attività predatoria di Nakhoda Udin richiedesse un immediato intervento anche a scapito del debole rapporto di buon vicinato che si era tentato di costruire col Siam e, in ragione di ciò, che una diretta relazione col sultano di Perak dovesse essere di gran lunga preferita; d'altra parte, come più volte evidenziato dall'amministrazione coloniale degli Stabilimenti, l'operazione Kurau non poggiava su basi di tipo politico: all'origine risiedeva l'intendimento, peraltro condiviso da Olanda, Gran Bretagna e Impero del Siam, di escludere la pirateria dalle coste di quella gran parte di regni malesi che non provvedevano in maniera autonoma alla risoluzione del problema. Ciò nondimeno, checché Fullerton, Low e Murchison potessero pensare in merito, la Kurau Operation venne dismessa dal governatore generale di Calcutta lord William Pitt Amherst, il quale comunicò ai tre ufficiali britannici che *“the Straits authorities would be cautious in future in avoiding any interference whatever with the proceedings at Ligor in reference to Perak [...] the suppression of piracy had political implications [...]”*⁷².

L'anno seguente Presgrave, l'ufficiale addetto alle importazioni e alle esportazioni della colonia di Singapore, inviò una lettera a Murchison dove si ribadiva l'urgenza di realizzare delle contromisure adeguate al controllo della pirateria negli stretti e che le attività commerciali risultavano essere

⁷⁰ Confronta trattato anglo-siamese, 20 giugno 1826.

⁷¹ S. Layton, *Authority beyond the Ganges: The Politics of Predation on a Maritime Frontier*, Cambridge University Press, Londra, 2011, pagg. 3-4.

⁷² N. Tarling, *Piracy and Politics in the Malay World*, op. cit. pag. 34.

fortemente compromesse da tale negligenza; nella missiva veniva riportata la testimonianza della vittima di un assalto in mare aperto proveniente da Trengganu

«he fell in with thirteen pirate praus off Pulau Tioman, three of which from their size and construction he recognised to be Borneo, Ilanun boats, the other ten Rayats, from their being of much smaller description. Informant escape falling into hands of these rapacious marauders in consequence of heavy squall of wind, which happening very opportunely compelled them to seek the shore for shelter and soon carried them beyond their reach»⁷³.

Il rapporto di Presgrave e la poca intelligenza mostrata nel corso dell'operazione Kurau, indussero il governatore Robert Fullerton a fare il punto della situazione e a riflettere sulle possibili manovre da attuare al fine di contrastare risolutamente il brigantaggio marittimo; in una minuta del novembre del 1828, così scriveva in proposito

«the first thing to be done is to institute enquiry, and if possible ascertain the principal stations where Pirates find support and protection. As far as I can judge from reports made at the Police Office of this Island, it appears to me that the Islands south of the Singapore Straits and within the political limits of the Netherlands Government form the great seat and centre of the mischief. [...] Piratical praus having on board ninety or one hundred men each, proceed in fleets from ten to twenty at a time from Islands at the south end of the Straits, [...] take shelter in creeks or rivers or behind Islands little frequented, [...] such fleets are heard of at the Dindings, Sambelans, and sometimes at Langkawi. [...] That Pirates may occasionally emerge from the Rivers of the Malay Peninsula within the scope of our political relations in the countries of Selangor, Johore, and even Kedah, I cannot deny. The chief of Selangor has generally been suspected of piratical connections; the Sultan of Johore residing in our Settlement of Singapore has also been suspected; some of his relations and dependents ascertained to have been engaged in Piracy. [...] If I am correct, it is from the Netherlands Authorities that the main exertion for the destruction of piracy must emanate. Various opinions have been given and various modes suggested for the destruction of Pirates and the prevention of Piracy, and amongst others that now suggested by Mr. Murchison of arming boats, disguising them like native praus, and thus surprising and destroying Piratical vessels. [...] The suppression of piracy can only be the result of an extensive and systematic arrangement in which all the neighbouring states must bear their parts. The influence of the British and the Netherlands Government must be exerted over those within their respective limits [...] Praus and Junks are fitted out by our inhabitants to a great extent, presumed to be employed for purpose of Trade, upwards of 300 Praus leave this every year avowedly to collect Trepang and birdsnests in the Mergui Archipelago, but wheter the articles they bring are the produce of fair labour or of robbery we have no means of ascertaining [...]. I fear as regards Malay Praus they not unfrequently follow piratical pursuits as occasion points out prospect of profit, the extreme laxity, I may rather say, the total absence of those forms and restraints at our settlements in the Straits under which Trade is carried on in other Countries, is of itself one of the inducing causes of Piracy. Native vessels are

⁷³ E. Presgrave to K. Murchison, Resident Councilor at Singapore, *Report on Piracy in the Straits Settlements*, 5 dicembre 1828, British Library: Asia and African Studies, Londra, IOR/F/4/1724/69433.

freely admitted to buy and sell, without bringing any pass or license from any known or established state [...] in order to remedy this evil the propriety of addressing letters to all the known states and authorities with which we hold commercial communication has often occurred to me, requiring them to grant regular passes, Port clearance licenses, to all trading vessels sailing out of their Ports [...]. We cannot enter into any measures of a political nature beyond the writing of friendly letters to the neighbouring chiefs, expressing our hopes of their aid in repressing Piracy without the sanction of the Supreme Government, neither can we enter into measures involving expense without similar sanction, but I see no objection to the immediate institution of enquiry [...]»⁷⁴.

Come si evince dalla minuta, l'urgenza di misure adeguate atte al contenimento della pirateria in concertazione con i piccoli stati della costa malese e di Sumatra, l'inadeguatezza della marina militare, la presenza di numerosi covi pirata disseminati fra le molte isolette disabitate degli Stretti e la difficoltà di distinguere nettamente le imbarcazioni mercantili da quelle criminali, rappresentavano le maggiori problematiche da risolvere per il gabinetto del governatore Fullerton. Di particolare delicatezza si presentava la questione riguardante i permessi di passaggio e le licenze commerciali in quanto la natura di simili misure era di carattere politico e andava perciò ad incidere, in maniera più o meno rilevante, sull'autonomia dei governanti locali, un'evenienza che il Supremo Governo di Calcutta non era certamente incline a prendere in considerazione. Alcune proposte individuate da Fullerton prevedevano la riorganizzazione di buona parte dei regni malesi e la rimozione di tutti quei sovrani che, apertamente o in modo indiretto, appoggiavano l'attività di pirateria o che nutrivano ambizioni di espansione militare dei propri confini (una sorta di status-quo meno la "variabile" pirateria); o ancora, l'istituzione di un sistema di pass individuali che, in buona sostanza, andava a limitare il libero commercio lungo tutta l'area degli Stretti. Naturalmente, e com'era prevedibile che fosse, entrambe le proposte vennero bocciate dal governatore di Calcutta Amherst, la prima perché impraticabile e inopportuna, la seconda perché intimamente inaccettabile per una nazione liberale e capitalista qual era la Gran Bretagna. Ad ogni modo, Fullerton era fermamente convinto del fatto che per superare l'impasse fosse necessario uno sforzo collettivo in cui le potenze coloniali europee e gli stati indigeni cooperassero attivamente passando oltre tutti quei reciproci sospetti che, di fatto, costituivano un ostacolo alla risoluzione del problema.

Avversi alle proposte del governatore degli Stabilimenti degli Stretti erano anche Presgrave e Murchison che ritenevano insensato il sistema dei pass e pressoché irrealistica la possibilità di agire in concertazione con gli stati rivieraschi della penisola malese sempre in ragione delle limitazioni in ambito giuridico e legislativo; anche la collaborazione con il governo coloniale di Batavia sembrava essere una soluzione troppo distante dalla realtà dei rapporti fra le due potenze (caratterizzati da

⁷⁴ Minute of Governor R. Fullerton regarding the trade of Penang, Singapore and Malacca, cit.

reciproche gelosie e sospetti). L'unica misura in grado di sopperire alle mancanze sopra riportate si sostanziava nel tentativo di rendere sicuri, in modo autonomo, gli insediamenti britannici lungo gli stretti: su raccomandazione di Murchison vennero acquistati due prahos simili, per forma e armamenti, alla nave *Active*, comperata qualche anno prima, che furono posti a difesa di Singapore; lo yacht *Nereide* e lo schooner *Zephyr* a Penang, mentre a Malacca soltanto lo schooner *Diamond*. Furono inoltre rafforzati i presidi militari sull'isola di Pulau Besar, 13 Km. dalla costa di Malacca, e alla foce del fiume Linggi anch'esso situato nei pressi della città portuale.

«The question of expense, as well as the political and legal difficulties the Straits Government met with, were emphasised on the arrival in the Straits of Rear-Admiral Sir Edward Owen in pursuit of pirates. The other reference here – to the character of the people on the gunboats – should not pass unnoticed, however, when considering apprehensions of interruption to the free trade of the Settlements [...]»⁷⁵.

⁷⁵ N. Tarling, *Piracy and Politics in the Malay World*, op. cit. pag. 43.

Paragrafo 2.2: Lentezza e malfunzionamento del sistema giuridico britannico negli Stabilimenti degli Stretti

Nonostante le preoccupazioni relative alle limitazioni al commercio derivanti da una eccessiva presenza militare e navale lungo gli insediamenti sulla costa malese, il successore di Amherst, Lord William Bentinck, comunicò al governatore Fullerton che la lotta alla pirateria era considerata un obiettivo di primaria importanza per raggiungere il quale sarebbe stato garantito l'ausilio della Reale Marina Militare qualora richiesto. Non a caso, in quello stesso anno (1829), venne inviato in perlustrazione negli stretti lo sloop della Royal Navy *Comet* armato con diciotto cannoni il cui capitano, Alexander Sandilands, era stato posto alle dirette dipendenze del contrammiraglio Sir Edward Owen, ufficiale incaricato del controllo e della soppressione della pirateria. In una lettera indirizzata a lord Bentinck e datata 31 gennaio 1830 si legge

«[Sandilands] found no trace of predatory Praus as he had been informed were cruising in the vicinity of Singapore, and that when he called again at Singapore in December it does not appear by his reports that any act of actual depredation was made known to him or fears of such particularly expressed. The Trade of that place is however so considerable that it demands a constant watchfulness and I propose to keep a vessel in those Straits whenever I am able»⁷⁶.

Quantunque le operazioni di pattugliamento e ricerca di eventuali natanti pirata non avessero sortito alcun risultato, Owen era sempre più convinto del fatto che esistesse un qualche tipo di *Piratical System* (e cioè una sorta di sistema criminale capillarmente diffuso) che, a differenza di quanto sostenuto da Fullerton, fosse depositario di una spiccata connotazione politica e anti-coloniale. Interessante in proposito e particolarmente chiarificatore è un documento che Owen indirizzò all'ammiragliato a Calcutta:

«A practice carried on with so much force as well as system can be only met effectively by systematic measures pressing on those chiefs to win or force them from this habit by a force calculated to repress their audacity and give effectual protection to those engaged in peaceable pursuits [...]. The Government of Selangor which extends from Perak to the vicinity of Malacca is favourable to the pirates and the greater part of its inhabitants to be addicted to that pursuit, [...] I should hope a pressure might be made sufficient to induce its chief to give it his discountenance if not to take active measures for its suppression, [...] having dispatched the *Zebra* I became desirous to add to the effect her sailing might produce by sending a small

⁷⁶ Owen to Bentinck, *Correspondence between the Bengal Government and Rear Admiral Sir Edward Owen, Vol 2 - extent of Malay piracy in the Malacca Straits and elsewhere in the Eastern Seas - insurrection in Java - report on the Dutch military forces in Java - further reference to the Dutch settlement in New Guinea - report of Commander John Parker on the Dinding islands (pp 131-37) etc, 1830-1831*, British Library: Asian and African Studies, Londra, IOR/F/4/1331/52585.

force from the Southampton to examine the several hiding places in this vicinity, and I ordered the two barges armed with their carronades and the Cochin tender to be fitted for that service under the orders of Commander Parker. [...] The System will on the contrary require to be met by strong and active measures these however are difficult of application and must be paralyzed by the impossibility of bringing the offenders to prompt justice when detected. No Court exists but at Calcutta or Madras which can take cognizance of such acts, the expense and difficulty of sending witnesses and prisoners to those distant Courts, the apathy which a trial at that distance will sometimes infect such Courts, and the ruinous delay attendant there on, are all impediments to our proceedings, which leave a serious impression in the minds of all I have conversed with that it is hopeless to bring prisoners or vessels, but that it is always more convenient and effectual that the former shall escape, the latter be destroyed in all cases whatever of mere suspicion or actual delinquency [...]»⁷⁷.

Dal rapporto di Owen riemerge dunque prepotente il problema dell'apatia (lentezza) e della distanza (mancanza) di un sistema giuridico in grado di garantire una rapida risposta a tutte quelle questioni relative al brigantaggio marittimo e, d'altra parte, era formalmente considerato atto di pirateria soltanto quello che veniva perpetrato da gruppi di individui senza connessione alcuna con principi e sultani locali (e ciò significava escludere tutte quelle scorrerie e quegli attacchi che erano posti in essere sotto il beneplacito di un'autorità indigena); ed è proprio per tale ragione che le due spedizioni esplorative verso l'arcipelago delle Dinding, Sambelang, Larut e Pasir Panjang, citate nel resoconto (*Zebra* e *Cochin*), non riportarono alcun episodio di pirateria che contemplasse le caratteristiche di cui sopra.

Per tentare di aggirare l'ostacolo giuridico Owen adottò la formula secondo cui, in assenza di evidenti prove che affermassero il contrario, una nave "sospetta" dovesse essere affondata permettendo all'equipaggio di abbandonarla: in buona sostanza la misura era intesa allo scoraggiare attivamente il brigantaggio in sé piuttosto che a combatterlo chirurgicamente.

«[...] you (capitano) must be careful yourself not to commit any unjust aggression; where there is suspicion only, you must act with discrimination and forbearance. [...] But in ordinary cases where strong suspicion only rests, and where the Vessel is evidently fitted for warlike and unavowed purposes, an opening should be left for the people to escape, which if Piratical they gladly will do, leaving their vessel to be destroyed if you think proper. This should be always done if there is reason to believe they are piratically employed, whether by reason of any act they have committed, or of their warlike equipment»⁷⁸.

A supporto di tale indirizzo di intenti, nell'agosto di quello stesso anno (1830) il governatore di Calcutta inviò negli stretti la *HMS Southampton*, nave di quarto rango per linea da battaglia armata

⁷⁷ Owen to Croker, *Correspondence between the Bengal Government and Rear Admiral Sir Edward Owen, Vol 2 - extent of Malay piracy in the Malacca Straits*, cit. 20 luglio 1830.

⁷⁸ Owen to Pridham, *Correspondence between the Bengal Government and Rear Admiral Sir Edward Owen, Vol 2 - extent of Malay piracy in the Malacca Straits*, cit. 31 luglio 1830.

con sessanta cannoni e del peso complessivo di 1476 tonnellate, con l'incarico di identificare possibili insediamenti pirata nell'arcipelago delle Sambelang, in quello delle Aroa e negli stretti di Klang e Lumut. In un certo senso la crociera esplorativa della *Southampton* non si rivelò un completo buco nell'acqua, a voler utilizzare un gioco di parole del tutto in linea col tema trattato, portando alla localizzazione e all'arresto, a bordo di un praho, di sei nativi di Perak colti in atteggiamenti sospetti presso una delle isole Sambelang; risultato tuttavia insufficiente rispetto alle attese del contrammiraglio Owen che auspicava di ottenere informazioni più dettagliate riguardo quel sistema di pirateria politicamente organizzata di cui lui stesso e Presgrave erano persuasi dell'esistenza.

Nei mesi seguenti nove prahos malesi armati furono avvistati a poche miglia dalla costa di Malacca seguitando poi verso la colonia di Penang e passando oltre: secondo Owen (e secondo lo stesso Fullerton) questa era una prima, importante, prova della tesi del "sistema" e della forte connessione fra la pirateria e alcune famiglie di sangue reale locali fra cui quella di Tengku Husain (vedi sopra). In un rapporto all'ammiraglio britannico a Calcutta, Fullerton scrive

«from the Island Lingga as describe in Mr. Presgrave's report, a place occupied by that portion of Sultan's family under the Dutch protection, they came through the Straits of Dyron into the Pontian River on this side, and opposite Karimuns [...] this part of the Coast is now held by a portion of the Sultan's family under our protection, they are all extensively connected with Pirates and were some time ago obliged to leave Singapore on that account [...]. The very short distance which lies between Pulau Pisang and Pulau Kukub on the Malacca shore and the Karimuns Islands on the south side of the Strait gives great facility for Freebooters to cross over from the latter on which we have relinquished all control by the 12th article of the Treaty of March 1824 [...]. We must principally look for the repression of the lawless habits now prevailing and to the aid of an active jurisdiction with power to punish the offenders when detected»⁷⁹.

Ancora, nello stesso mese di ottobre, la *Southampton* incrociò una nutrita flotta pirata, composta da circa 24 navi, fra Kedah e Penang non riuscendo però a ingaggiarla in uno scontro a fuoco poiché troppo lenta rispetto alle agili imbarcazioni malesi. Owen arrivò a stilare un insieme di istruzioni utili a tutti quegli ufficiali di marina che avrebbero dovuto essere impiegati negli Stretti contro i prahos pirata: due punti su tutti spiccavano, in primo luogo usare la massima attenzione durante l'abbordaggio di una nave in quanto l'equipaggio era solito assumere dell'oppio prima di una battaglia raddoppiando la ferocia nel combattimento; in seconda misura, dotarsi di un interprete che potesse prestare la sua opera onde evitare pericolose mal-interpretazioni linguistiche. Nella copia delle istruzioni che Owen inviò a Robert Ibbetson, nuovo governatore degli Stabilimenti degli Stretti, succeduto a Fullerton il 12 novembre 1830, egli osservò che

⁷⁹ Fullerton to Owen – Owen to Croker, *Correspondence between the Bengal Government and Rear Admiral Sir Edward Owen, Vol 2 - extent of Malay piracy in the Malacca Straits*, cit. 6 ottobre 1830.

«by such means only very little can be done to check a practice which is so deeply rooted in the habits and the cherished predilections of these people: they find their source in the warlike habits of the numerous Petty Chieftains, who surround you and are fostered by the perpetual changes to which these have been subjected in the breaking down of larger government. [...]»

e continua terminando con un quesito che implicitamente richiamava alla collaborazione attiva con il governo olandese

«A great portion of the robberies complained of are it is said, committed by the Praus belonging to the Southern Islands now under the Dutch protection in their progress to the Birdnests Islands to the Northward. Does it appear to you there would be objection to such an arrangement between our General Government and that of the Netherlands as would subject those improperly resorting to them, to an outlawry and confiscation of their vessels?»⁸⁰.

A questo punto, grazie alle informazioni riportate dalla *Southampton* e dalla *Cochin* risultava di sicura acquisizione il dato secondo cui la maggior parte di quei razziatori provenisse dall'arcipelago delle Riau-Lingga e che, dal momento che quelle isole erano sotto il diretto controllo del governo coloniale di Batavia, ritornasse in auge la necessità di un qualche tipo di coordinazione di intenti con i Paesi Bassi. In realtà, cooperare non era affatto semplice anche e soprattutto per motivazioni d'ordine economico: non risultava chiaro, infatti, come e in quale misura si sarebbero dovute dividere le spese per la costruzione e il mantenimento di una piccola flotta "anti-pirateria" e all'interno di quale profilo normativo essa avrebbe potuto muoversi. Per tali ordini di ragioni, Ibbetson e Owen riposero in un canto (con somma soddisfazione di quest'ultimo) l'alternativa della concertazione a favore dell'iniziativa personale: nel febbraio del 1831, poco prima che lo stesso ammiraglio lasciasse gli stretti per fare rientro a Calcutta (e da lì verso il Mediterraneo dove il 14 ottobre 1841 verrà nominato Comandante Supremo della flotta ivi stanziata), furono varate tre imbarcazioni veloci e ben armate in grado di lanciarsi in rapidi inseguimenti; queste erano la *Wolf*, la *Crocodile* e la *Cochin* (riattata e resa più snella e veloce), inoltre erano a disposizione anche due lance a sei remi in grado di addentrarsi nei tratti di mare e di fiume più angusti. La prima prova per la *Wolf* non tardò ad arrivare allorquando, nell'agosto dello stesso anno, le venne assegnato il compito di apporre un blocco navale alla foce del fiume Kedah, territorio che era stato occupato dall'esercito dei due fuorilegge Tengku Kudin e Tengku Long Putih, entrambi membri della famiglia del precedente Raja detronizzato dai siamesi. Le clausole del trattato di Burney sancivano, di fatto, l'obbligo del governo degli stretti di coadiuvare ogni eventuale azione militare del Regno del Siam posta in essere allo scopo di stabilizzare i propri possedimenti malesi o di sedare rivolte di qualsivoglia natura e, punto di rilevanza maggiore per Ibbetson e il Supremo Governo di Calcutta,

⁸⁰ Owen to Ibbetson, *Correspondence between the Bengal Government and Rear Admiral Sir Edward Owen, Vol 2 - extent of Malay piracy in the Malacca Straits*, cit. 24 ottobre 1830

di eliminare ogni minaccia al commercio fra le due nazioni: grazie all'intervento della novella *anti-piracy squad* e del Raja di Ligor, Kedah fu rapidamente riconquistato.

«It was true that the treaty was not an offensive and defensive alliance, [...] the fact was that since the treaty of 1826 the only way the Straits Government could hope to influence the future of the neighbouring countries was by accepting Thai hegemony in Kedah, unpopular though it was in Penang [...]»⁸¹.

Come si evince chiaramente dal testo le intenzioni di Ibbetson non ammettevano adito ad alcun dubbio: fornire un attivo sostegno militare al Siam significava acquisire quella influenza politica sui regni costieri della Malesia nord-occidentale che tanto era importante per il governo degli Stabilimenti degli Stretti.

«[...] for as justly observed by the Raja of Ligor, the prosperity of this island (Penang) is so intimately blended with that of Kedah in these matters that I do consider decided measures necessary at present to efface the impression so generally prevalent among the Malayan population that the opposition of the ex-King's adherents to the Siamese is rather pleasing than otherwise to the feelings of Englishmen [...]»⁸².

Una volta ripreso il piccolo regno di Kedah, Ibbetson ritenne opportuno, dopo la buona prova della *Wolf*, inseguire i due avventurieri che avevano guidato la presa della capitale: Tengku Kudin e Tengku Long Putih che disponevano di una flotta di 40 prahos. Ancora una volta la *HMS Southampton* affiancata dalla *Wolf* e dalla *Crocodile* compì una crociera esplorativa nelle isole Merbau e Bunting nell'arcipelago delle Langkawi di fronte a Kedah ma non trovò la minima traccia né dei due banditi né della flotta pirata; l'affare "Kedah" s'era concluso in maniera sostanzialmente positiva per inglesi e siamesi e, tuttavia, era stato rivelatore, una volta di più, della parziale inadeguatezza della marina britannica nell'inseguire e catturare i locali *Signori del Mare (Raja Laut, Bajak Laut)*⁸³.

L'anno seguente, una larga parte di mercanti di etnia cinese che abitavano a Singapore, scontenti dei continui insuccessi del governo coloniale nel gestire il problema pirateria e colpiti sensibilmente dalle incursioni malesi sulle rotte marittime verso Trengganu, di propria mano finanziarono la costituzione di una piccola flottiglia di quattro sampan (imbarcazioni lunghe dotate di uno o due alberi) ciascuno con trenta uomini a bordo con l'incarico di fare la spola fra le due località; sebbene di scarsa rilevanza a fini pratici (unico episodio rilevante da riportare l'affondamento di un praho nel dicembre del 1832) l'intera manovra ebbe il merito di portare definitivamente alla luce il malessere di mercanti e imprenditori costretti all'interno dei giochi di potere fra i potentati locali e l'inadeguatezza delle contromisure adottate da britannici e olandesi. Nell'aprile del 1835 Wingrove, Residente Consigliere di Singapore, dichiarò che la pirateria nelle acque fra Singapore, le Riau-

⁸¹ Ivi

⁸² R. Ibbetson to A. Swinton, *Correspondence between the Bengal Government and Rear Admiral Sir Edward Owen, Vol 2 - extent of Malay piracy in the Malacca Straits*, cit. 23 novembre 1831, in Ivi, Pp. 63-64.

⁸³ Per un approfondimento del termine vedi oltre, capitolo III.

Lingga e Trengganu, non fosse mai stata così diffusa e abbondante⁸⁴; egli trasse spunto da un rapporto di Presgrave datato 5 dicembre 1828 per stilare una fenomenologia dell'attività piratesca nelle acque degli stretti arrivando a distinguere tre classi

«[...] *the Ilanus, as described by Presgrave; another and less destructive, though quite as inveterate, class are those which were formerly under the acknowledged control and authority of the late Temenggong of Singapore, and there is too much reason to fear that his sons are indirectly participators in the booty thus unlawfully obtained, their places of rendezvous are the Karimun Islands, Sugi, Moro, Galang, Tamiang, etc.; and, thirdly, there are those within or on the verge of British territory on deserted shores, mostly followers of Sultan Husain who had been deprived of a living since he moved to Malacca in May 1834*»⁸⁵.

Il *Singapore Chronicle* riportò fra le sue pagine numerosi casi di pirateria implicitamente riconducibili al figlio minore del Temenggong di Johor, Ibrahim, che, il quotidiano ipotizzava, aveva raccolto informazioni utili per l'abbordaggio di un Sampan che percorreva la rotta da Singapore a Trengganu⁸⁶. In buona sostanza, come si è avuto modo di osservare, la prima metà del XIX secolo nelle acque degli stretti di Malacca e Singapore è caratterizzata da un sovraffollamento di attori politici ed economici, tutti intesi a trarre il massimo profitto da una situazione di estrema instabilità interna ed internazionale. Da una parte le lotte intestine alle famiglie reali locali (Kedah e Johor sono solo un esempio fra i tanti) volte a determinare la successione al sultanato; dall'altra l'effimera egemonia delle potenze coloniali europee impegnate nel districarsi da fastidiosi vincoli legislativi (si faccia riferimento all'annosa questione, descritta sopra, dei limiti giuridici all'autorità marittima del governo degli stretti) e a tentare di siglare difficili accordi di collaborazione fra esse e i regni costieri di Malesia e Sumatra. E, ancora, il Regno del Siam con a disposizione un esercito grande e ben addestrato, le cui mire espansionistiche nella penisola malese erano poste a freno dalle clausole di un labile trattato stipulato con gli inglesi a seguito di una sanguinosa guerra condotta a Burma (Birmania). A completare il quadro, tutti quei legami supposti (ma non ufficialmente riconosciuti) fra Gran Bretagna, Paesi Bassi e principi locali intesi a garantire un sostegno militare o economico una volta all'uno, una volta all'altro, in ragione del mutare delle esigenze e delle contingenze internazionali.

L'episodio riportato dal *Singapore Chronicle* raffigurò un vero e proprio verdetto negativo sull'operato della anti-piracy squad (ribattezzata in maniera faceta da Murchison come Ibbetson's Flotilla) e risollevò la questione di quali misure dovessero adottarsi ai fini di un'efficace risposta al

⁸⁴ Nel giugno del 1834 una flotta pirata di 20 prahos attaccò e quasi affondò la cannoniera *Hawk* nei pressi dell'isola di Muda (Riau-Lingga) e assaltò il brigantino *Harriet* vicino Penang.

⁸⁵ R.F. Wingrove to G. Bonham 23 aprile 1835, in N. Tarling, *Piracy and Politics in the Malay World*, op. cit. pag. 69.

⁸⁶ *Singapore Chronicle*, settembre, ottobre, dicembre, 1835, in J.H. Moore, *Notices of the Indian archipelago & adjacent countries: being a collection of papers relating to Borneo, Celebes, Bali, Java, Sumatra, Nias, the Philippine islands, Sulus, Siam, Cochin China, Malayan peninsula &c: accompanied by an index and six maps*, parte 1, Singapore, 1837, pagg. 21, 113, 229-230

problema del taglieggiamento delle rotte commerciali negli stretti. Nella discussione intervenne attivamente anche il Supremo Governo di Calcutta che commissionò a Murchison la redazione di un rapporto dettagliato sulla tipologia di flotta che sarebbe stato opportuno approntare; egli rispose raccomandando all'ammiragliato

«a steamer at each end of the Straits and eleven armed boats, four each at Penang and Singapore, and three at Malacca [...] if no steamer could be provided, at least a satisfactory boat flotilla could assist His Majesty's Ships [...] and not boats like Ibbetson's, built at Malacca and suitable only for rivers»⁸⁷.

Facendo proprie le indicazioni di Murchison, l'ammiragliato a Calcutta, complice un improvviso cambio di rotta nella gestione delle risorse finanziarie destinate a tale scopo, ordinò la costruzione di una nave a vapore che avrebbe dovuto prestare servizio unicamente negli stretti di Malacca e Singapore; fautore principale della nuova politica di espansione della spesa navale fu il successore (4 marzo 1836) di Lord William Bentinck, George Eden, I conte di Auckland, governatore generale dell'India fortemente suggestionato da un moto di indignazione collettiva dei mercanti di Singapore rivolto agli alti quadri dell'ammiragliato britannico a Calcutta, che culminò con una petizione dove si chiedeva

«urging action on the ground that continued depredations would very shortly altogether drive the Native Trade of the Settlement into other channels where more efficient protection is afforded»⁸⁸.

Da quel momento, le navi della marina militare britannica iniziarono ad essere una presenza costante nelle acque malesi degli stretti: verso la fine del 1835, la *HMS Winchester*, nave di quarto rango con 52 cannoni complessivamente, catturò nei pressi di Penang due prahos pirata con a bordo dodici uomini; e ancora, un anno più tardi, il comandante William Barrow, della *HMS Rose*, uno sloop da guerra armato con 18 cannoni, costrinse al combattimento alcuni natanti che avevano commesso atti di pirateria nell'arcipelago delle Dinding. Egli stesso scrive

«Since writing the above, I have fallen in with two sets of Pirates, the first got away without their receiving injury, the second set I took by surprise, which caused them to fight. They commenced, and kept up splendidly for one hour and half. We suppose they must have lost a number of men from their cries, and constant fire kept up by our Marines and boat's crews, which soon put a stop to their musketry. Directly a man shewed his head above the breast-work five or six shots were after him, they were so numerous that had not the ship been close enough in shore to cover our boats, with long six-pound guns, and from 70 to 80 men in each, and two smaller boats, with smaller guns, with from 30 to 40 men in each. [...] The night was approaching fast, when the Pirates made off for a river, where the ship could not get near, and it would have been little less than murder to have sent the boats up. We were very fortunate in only having one man shot, the ball passing through his neck. I have left him at Penang, and never expect to see him again...

⁸⁷ N. Tarling, *Piracy and Politics in the Malay World*, op. cit. pag. 72.

⁸⁸ C. Alexander e G. Hill, *The steamers employed in Asian waters, 1819-39*, «Journal of the Royal Asiatic Society Malayan Branch», vol. 27, n°1, 1954, pagg. 120-162 in part. pag. 155.

e continua esprimendo un giudizio positivo circa l'operato del nuovo governatore generale Auckland

We arrived at Calcutta on the 31st of March, leaving the good ship at Kedgree. I called on Lord Auckland yesterday, and like him very much: he very kindly asked me to spend two days at Barrackpore, his country residence, of which I intend availing myself. [...] I am happy to say, he appears determined to do what others ought to have done long before him, which is putting a stop to piracies committed in the Straits of Malacca. He called upon me for my opinion as to the most effectual mode of suppressing it, which, after I gave it in writing, he seemed to be well pleased with»⁸⁹.

La soluzione di cui William Barrow fa menzione nei suoi diari e che propose a Auckland nel corso dei colloqui che si svolsero a Barrackpore, residenza di campagna del governatore, verteva sulla introduzione di un sistema di pass su modello di quello proposto da Fullerton ma con alcune rilevanti peculiarità: in prima istanza, l'immediato cannoneggiamento di tutti quei natanti sprovvisti di suddetto pass indipendentemente dalla motivazione e dalle circostanze, una misura certamente draconiana ma che, probabilmente, negli intenti doveva svolgere più che altro da deterrente simbolico (se non dichiarai chi sei, dove vai e che affari ti portano lì, vuol dire che hai qualcosa da nascondere); in secondo luogo, i sultani e i sovrani malesi che avrebbero avuto il compito di distribuire tali lasciapassare, sarebbero stati valutati come i diretti responsabili di tutti quegli atti di brigantaggio marittimo perpetrati all'interno delle rispettive "acque territoriali"⁹⁰.

L'idea del sistema dei salvacondotti, quantunque necessitasse di una generale revisione rispetto all'originario progetto del capitano Barrow, convinse gli alti vertici del governo coloniale di Calcutta al punto che in una lettera di James Prinsep, editore del *Journal of the Asiatic Society of Bengal*, diretta a Murchison nel maggio del 1837, si legge

«The Governor-General in Council has come to the conviction that in order to break up the present system of violence and mutual depredation it will be necessary to enter into arrangements with the principal chiefs on the Coast of the Malay Peninsula and of Sumatra and the neighbouring islands possibly to require them to give passes to their vessels putting out from their ports and to carry flags, if armed moreover to have a list of the arms and other particulars of the equipment inserted on the pass, so that after a given date to be fixed any armed prau or vessel navigating without papers and without cargo or showing a flag to which it is not entitled and refusing to account for its equipment may be dealt with as a pirate and an enemy. It seems to His Lordship in Council that it will be expedient to enforce the system which may be resolved on by proclamation in the first instance and to deliver a copy of the Proclamation to each Chief with notice of the

⁸⁹ J. Barrow e W. Barrow, *A Private Memoir of the Life and Services of the Late William Barrow, Esq. (H.M.S. Rose), Commander Royal Navy*, Oxford University Press, Londra, 1850, pagg. 123-124.

⁹⁰ Il concetto di acque territoriali fu concepito soltanto alla metà del '900 con le convenzioni internazionali sul diritto del mare (es. Convenzione di Ginevra sul mare territoriale e la zona contigua 1958, Convenzione di Montego Bay 1982) mentre originariamente l'estensione del potere di uno stato sul mare era espressa tramite la consuetudine (e, naturalmente, la potenza della flotta). Per un approfondimento sulla questione delle acque territoriali, vedi oltre, parte II.

*form in which Passes (if adopted) will require to be drawn out and of the flag or other distinguishing mark to be used by his Vessels [...] Mr. Bonham, the Resident Councillor at Singapore, should accompany Captain Chads in his proposed visit to the several ports in the Straits with a commission and full powers [...]. It is further the desire of His Lordship in Council that Captain Chads and Mr. Bonham will communicate freely and frequently with the authorities of His Netherlands Majesty in order to make them acquainted with the specific nature of the measures adopted and to invite their concurrence and cooperation [...]*⁹¹.

Come si evince dal testo, ecco che viene riproposta la prospettiva di una attiva collaborazione col governo olandese di Batavia tale da ‘rendere edotta Sua Maestà dei Paesi Bassi circa la natura specifica delle misure adottate e invitarla a concorrere e cooperare (alla realizzazione di suddette misure)’. La realtà dei fatti, tuttavia, risultava essere di gran lunga più complessa e articolata di come Prinsep o Barrow l’avevano presentata al governatore generale Auckland e il sistema dei pass, sottolineava il residente consigliere di Singapore (poi governatore degli Stabilimenti dal 1837 al 1847), Sir Samuel George Bonham, se approvato in siffatta forma avrebbe dato luogo ad una serie di problematiche di non poco conto: una prima complicazione era di tipo politico, non tutti i natanti locali che commerciavano con le colonie, infatti, provenivano da porti in cui gli inglesi (o gli olandesi) avessero relazioni ufficiali o disponessero di agenti diplomatici, inoltre in molti regni della Malesia e di Sumatra non era neppure possibile stabilire con certezza chi amministrasse effettivamente il potere sovrano a causa dei continui conflitti fra fazioni rivali; anche da un punto di vista squisitamente legale non era possibile prevedere un simile sistema di lasciapassare in quanto la corte suprema degli stretti, non essendo in possesso di una reale competenza giuridica in materia marittima, non sarebbe stata in grado di requisire navi o comminare sanzioni a persone responsabili di atti di pirateria.

Viste le difficoltà oggettive, Bonham suggeriva, in maniera piuttosto radicale e in questo vicino all’originario progetto del capitano della *HMS Rose*, una dimostrazione di forza della marina militare britannica negli stretti tale da scoraggiare la partecipazione, diretta o indiretta, dei governanti locali alla sovvenzione e alla protezione dei pirati. In tale modo, sarebbe stato possibile andare a colpire anche i più importanti centri di partenza delle scorrerie marittime, posti a sud degli stretti (arcipelago delle Riau-Lingga), andando a coinvolgere la regia marina olandese. Riassume così lo stesso Bonham in una nota personale del giugno del 1836

«[...] *I have little doubt that at Pahang, Kelantan, Trengganu, Kemaman, on the East Coast of the Peninsula, and at Selangor and Perak on the west, and indie at all the large Ports, the Chiefs would come into an arrangement of the nature proposed, though I do not think any promises they may make will be*

⁹¹ J. Prinsep to K. Murchison 4 maggio 1836, *Letters dated 1823, 1832 and 1837, from James Prinsep (1799-1840), oriental scholar*, British Library: Asian and African Studies, Londra, Mss Eur C486.

fulfilled, or are to be relied on, but it must be remembered there are numerous intermediate small ports, subject to these places and many independent altogether, the inhabitants of which are constantly roving about from place to place, and are literally in so barbarous a state that it is more than probable not one of them can write at all. Suppose a Boat belonging to a place of this description or to the Celebs, Bali, or Borneo, to come into Singapore, or to be caught at sea by the Marine Power, without a Pass, how is the case to be dealt with? It is said as with a Pirate and an Enemy. It is to be considered, however, that even in the event of Boats being detained by the Civil Power on shore, it would be totally out of their power to punish the parties, and confiscate the property, because before treating the Parties as Pirates it would be necessary to try them, which the Court in this Settlement has not the power to do, not being vested with Admiralty jurisdiction, or if it had no conviction could follow on the mere want of regular papers. [...] Such an anomaly would be productive of much harm and inconvenience in every respect. Again it must be remembered that many of the boats trading to this settlement [...] come from Native Ports over which no European nation has any Control and where in many cases no European has ever been [...]. I am convinced that Galang (isola nell'arcipelago delle Riau) and its immediate vicinity give shelter to the principal horde of these marauders, [...] the people of this place are now under the nominal control of the Raja Muda at Riau and the Sultan of Lingga, who is generally considered the representative of the ancient Johore Empire [...]. I think therefore that the first step that should be taken would be to proceed to Riau, and if possible to induce the Dutch to cooperate with us in bringing the Sultan of Lingga to some explanation, and if necessary, in inflicting summary chastisement on him [...]. Steps might be taken to inform the inhabitants that any Boats that might be found without passes would be liable to detention in future [...]. It is in my opinion absolutely necessary that all Boats of a suspicious appearance, without reference to what Native State they may belong, fallen in with at sea, should be searched, and on its being ascertained from a superabundance of arms and men being found in them with little or no cargo, from their being unable to give any reasonable account of themselves, and probably from their coming from Ports the chiefs of which have been directed and have agreed to give passes to Craft leaving their Ports and yet have omitted to do so, in fact whenever circumstances shall in the judgment of the Naval Commander render it in a high degree probable that such Boats are not fair Traders, that they then should be destroyed and their crews landed at the first convenient opportunity...

e conclude in maniera piuttosto interessante e sconcertante al contempo con un velato ma chiaro riferimento alla *Suma Oriental* di Tomé Pires

[...] the Malays of the present and future generations must continue to be distinguished by the same habits of rapine and bloodshed, which seem to have characterized their ancestors ever since they became first known to the nations of Europe»⁹².

Con uno schema di soppressione della pirateria (rivisto e corretto) di tali proporzioni, nel giugno del 1836 il capitano Chads, al comando dell'*Andromache*, fregata di sesto rango con 28 bocche da

⁹² Note by Bonham 20 giugno 1836, in N. Tarling, *Piracy and Politics in the Malay World*, op. cit. pagg. 78-80.

fuoco complessivo, fece il suo arrivo negli stretti con l'esplicito mandato di occuparsi del brigantaggio marittimo: Chads era determinato a dare battaglia ai prahos malesi nelle acque fra Penang e Singapore. La crociera della *Andromache* prese avvio nei pressi delle isole Dingding, dove fu trovato uno schooner sospetto che, ad un controllo più attento, risultò essere privo di armamenti; in realtà e a dispetto di questo primo buco nell'acqua, l'operazione anti-pirateria iniziò a dare i suoi frutti con quello che è stato definito come l'episodio delle isole Aroa. La fregata di sesto rango, appositamente camuffata come un'imbarcazione indigena, trovò nascondiglio nelle immediate vicinanze di una piccola isola in cui i pirati erano soliti rifornirsi di acqua fresca e di materiali per la riparazione delle navi; al fine di evitare di essere individuati e consentire così ai natanti che stavano approvvigionandosi di battere in ritirata, il capitano Chads optò per l'utilizzo di una delle due lance della *Andromache* in maniera tale da attirare i pirati in una trappola. Quando la piccola scialuppa fu in prossimità del punto in cui stavano avvenendo i rifornimenti, tre prahos armati di 10 cannoni da 12 e 6 libbre con un numero complessivo di 130 uomini salparono per andarle incontro e nel giro di poco tempo la circondarono; a quel punto, il luogotenente Reed, comandante della lancia, diede l'ordine di scoprire i pezzi d'artiglieria montati sulla barca e di aprire il fuoco. Nel frattempo anche la fregata di Chads aveva fatto capolino nell'azione contribuendo, in modo massiccio, a bersagliare i prahos malesi che non avevano possibilità di lasciare il campo: terminato lo scontro in mare l'equipaggio della nave inglese sbarcò sulla spiaggia per bruciare l'accampamento pirata e per andare in cerca dei pochi sopravvissuti alla battaglia navale. Il bilancio delle due giornate di combattimenti pendeva decisamente dalla parte della marina militare britannica: tre navi (di grosso calibro) malesi affondate, centotredici banditi morti sul campo e più di una ventina di prigionieri⁹³. Dagli interrogatori portati avanti a seguito di quell'episodio, scaturì una deposizione (ottenuta presumibilmente attraverso mezzi non propriamente convenzionali) in cui veniva effettivamente accertato un qualche genere di legame fra i pirati che agivano negli stretti e alcuni potentati dell'arcipelago delle Lingga. In aggiunta a questo, era definitivamente portata alla luce la partecipazione del Temenggong di Johor alla spartizione dei proventi della pirateria marittima: i carichi delle navi abbordate erano trasportati a Singapore e da lì commercializzati in tutto il sultanato e nell'intera penisola malese con pingui prebende per il Temenggong e la sua clientela; una volta liberatisi del carico, i pirati potevano trovare riparo nei porti di Pahang, Kemaman, Trengganu e Kelantan. Dalla deposizione, risultava chiaro, dunque, il coinvolgimento dei poteri locali nelle scorribande marittime dei prahos malesi e l'utilizzo delle risorse economiche da questi ottenute a fini personali e di allargamento della propria sfera

⁹³ H. Mackenzie, *Storms and Sunshine of a Soldier's Life. Lt. Gen. Colin Mackenzie, C.B., 1825-1881*, Nabu Press, Edinburgo, 2012, pagg. 61-66.

d'influenza. Per tali ragioni, il capitano dell'*Andromache* in una lettera a Prinsep del giugno del 1836 metteva in primo piano la necessità di colpire il centro nevralgico della pirateria e cioè di concentrare gli sforzi militari nell'arcipelago delle Riau-Lingga

«the Island of Lingga is (nominally I believe) under the Dutch Controul, and it may be necessary to consult them previous to punishing the Pirates there, and I am of opinion, the Sultan ought to be made to answer for his conduct, and if Mr. Bonham agrees with me, a conclusive blow to Piracy ought to be made there, and which would be more politic, than embroiling ourselves with the Petty Chiefs on our side of the Straits on the Malay Peninsula, which might lead the Company into an expensive war, from which no permanent good could result»⁹⁴.

La sera del 10 giugno 1836 la fregata di sesto rango accompagnata da due navi cannoniere a vapore salpò alla volta di Pulau Pisang, a sud di Johor, con l'obiettivo di ingaggiare ogni imbarcazione pirata o sospettata tale. Il giorno seguente la piccola flottiglia incrociò alcuni prahos nelle acque prospicienti l'isola di Pulau Batu (Pedra Bianca com'era conosciuta dai portoghesi) e aprì il fuoco: due natanti vennero abbandonati dall'equipaggio, altri tre catturati e dati successivamente alle fiamme, dei centotrenta membri che costituivano la ciurma dei cinque prahos, molti non sopravvissero alla battaglia, i pochi superstiti furono fatti prigionieri, l'*Andromache* non subì danno alcuno. Dalle dichiarazioni estorte ai marinai catturati, emerse un dato interessante e cioè che la maggior parte di costoro fosse di nazionalità vietnamita e cinese e che, annualmente, giungessero a Singapore carichi di merce di contrabbando per un valore complessivo di circa mille dollari; in aggiunta a queste informazioni, il capitano Chads ottenne dagli interrogatori la prova risolutiva che confermava la teoria secondo cui Pulau Galang, grande isola dell'arcipelago delle Lingga, fosse un vero e proprio porto franco per ogni nave che praticava la pirateria negli stretti: grazie alle deposizioni dei prigionieri sino-vietnamiti il governo coloniale degli stretti di Malacca e Singapore, ma soprattutto, l'ammiragliato a Calcutta, entrò in possesso della giustificazione e legittimazione politica sufficiente a portare avanti una lotta senza quartiere alla pirateria là dove essa aveva il suo cuore pulsante. Quello stesso mese vennero presi d'assalto e distrutti tre villaggi situati proprio nell'isola di Pulau Galang, affondati quattordici prahos di grossa taglia insieme a una quarantina di imbarcazioni più piccole (giunche o sampan) e catturati o uccisi un gran numero di pirati; la flotta inglese era costituita dalla fregata *Andromache* (nave ammiraglia), da una cannoniera a vapore di ultima generazione, da due cannoniere più piccole, una cinquantina di marinai sepoys (di provenienza indiana), un reporter malese e un interprete di nazionalità cinese.

«The Commissioners (e cioè la commissione anti-pirateria composta da Chads e il suo seguito) next visited Pahang and despatched a letter to the Bendahara describing their operations for the suppression of piracy.

⁹⁴ H.D. Chads to J. Prinsep 1 giugno 1836, *Admiralty and Ministry of Defence, Navy department: Correspondence and Papers. Original Series (1st group): 1660-1839. Captain's Letters A-H*, National Archives, Londra, ADM 1/1669/184.

He was known to be linked with the Lingga marauders and their Cochin-Chinese captives were sold in Pahang for work in the Tin and gold mines [...]. On 10th July, they visited Trengganu where the Sultan announced his readiness to assist against the pirates. He appeared indeed to be afraid of an attack by the Sultan of Lingga»⁹⁵.

In buona sostanza, la spedizione/commissione di Chads era impegnata nel tentativo di persuadere i sovrani locali alla collaborazione, o quantomeno ad una tacita approvazione, nella vicenda dell'operazione navale nell'isola di Pulau Galang. Fra il 31 luglio e il 1° agosto 1836, l'*Andromache* e il seguito di cannoniere passò per le isole Pulau Kukub, Pulau Pisang e Pulau Bengkalis incrociando e dando battaglia a sei natanti pirata; in quell'occasione il bilancio delle vittime fra i marinai britannici fu più elevato dei precedenti annoverando due morti e circa quindici feriti. La commissione fece poi rotta verso Penang transitando per l'arcipelago delle isole Aroa dove incontro il brigantino *Raleigh*, 382 tonnellate di peso armato con sedici cannoni, con al comando il capitano Quin che accompagnò la flotta fino a destinazione; il 6 agosto il piccolo convoglio raggiunse Penang e il 12 Chads spedì una lettera al Supremo Governo di Calcutta in cui riferiva

«(the) intention to embark Tomorrow for the East Coast of Sumatra, visiting and examining such places in our way as we may have reason to believe are the hunts of pirates, and from there to proceed to Selangor for the purpose of visiting the Chief of that place, whom it appears to us, it is advisable to have a conference with, from thence we shall proceed to the Southward, where we may expect H.M.sloop Raleigh from Lingga, and also ascertain what confidence is to be placed in the promises of the Bendahara of Pahang [...]]»⁹⁶.

Il giorno seguente, come puntualmente riferito dal capitano della *Andromache*, la spedizione partì alla volta di Sumatra con l'intento di concludere accordi diplomatici con i sultanati costieri tali che garantissero il sostegno delle operazioni anti-pirateria che la marina militare britannica avrebbe dovuto realizzare. In cambio della protezione dalle incursioni delle forze navali del sultano di Siak, il raja di Deli e quello di Batu Bahru insieme ad altri piccoli regni territoriali offrirono pieno sostegno al progetto di Chads e Bonham. Nel versante sud degli stretti, il capitano Quin era stato incaricato da Bonham di accertarsi delle reali intenzioni del sultano di Lingga e di capire, quindi, che posizione egli avrebbe assunto in merito al problema della pirateria e al sistema dei pass: sorprendentemente (almeno rispetto alle supposizioni dei dirigenti degli Stabilimenti degli Stretti) il portavoce del sultano, il primo ministro Raja Abdullah, rispose affermando che

«if any British Merchants choose to come to Lingga they should have ground and houses and be protected by the Government, that the Sultan of Lingga was independent of the Dutch, and very desirous of cultivating the

⁹⁵ N. Tarling, *Piracy and Politics in the Malay World*, op. cit. pag. 86.

⁹⁶ H.D. Chads and G. Bonham to J. Prinsep 12 agosto 1836, *Admiralty and Ministry of Defence, Navy department*, cit..

English, that like other princes he had bad subjects who robbed and committed Piracy but we might be assured no efforts should wanting to suppress them»⁹⁷

anche se, come fu riconosciuto dagli stessi Bonahm e Chads, con grande probabilità le parole dell'alto funzionario erano in parte legate all'intenzione di evitare ad ogni costo uno scontro diretto con il governo coloniale britannico. Di ritorno a Singapore, la *Raleigh* unitamente alla *Andromache* e a due cannoniere varate di recente, ispezionò alcune isole a sud della Città del Leone con l'intento di dare un forte segnale al governatore generale di Batavia e di convincere, pertanto, gli olandesi a collaborare attivamente nella lotta alla pirateria: la spedizione di Chads aveva raggiunto l'importante risultato di spianare la strada al sistema dei lasciapassare grazie agli accordi presi con i sovrani degli stati rivieraschi di Malesia e Sumatra. A quel punto mancava soltanto una risposta positiva dei funzionari coloniali dei Paesi Bassi, risposta che non tardò ad essere recapitata per mezzo scritto dall'alto funzionario olandese di stanza nelle Lingga che dava comunicazione del fatto che

«As it is the cordial wish of the Government to protect the navigation and Trade in General, effectual means have been now given to the Sultan of Lingga for the extermination of Piracy on the side of his subjects, and under the influence of the Netherlands Government shall be provided with passes in due form»⁹⁸.

La lettera rappresentava un primo, decisivo, passo verso la tanto propagandata concertazione indispensabile per la buona riuscita del progetto.

⁹⁷ H.D. Chads and Bonham to Prinsep 6 settembre 1836, *Admiralty and Ministry of Defence, Navy department*, cit.

⁹⁸ K. Murchison to H.D. Chads and G. Bonham 12 agosto 1836, in N. Tarling, *Piracy and Politics in the Malay World*, op. cit. pag. 86.

Paragrafo 2.3: La commissione Chads-Bonham e il sistema dei pass

La commissione Chads-Bonham riteneva che l'introduzione del sistema dei pass fosse ormai solo questione di tempo: per loro merito, infatti, l'originaria sistemazione del progetto subì una sensibile revisione, mitigando tutti quegli aspetti ritenuti sia dai dirigenti degli Stabilimenti degli Stretti sia dai sovrani locali, di una eccessiva durezza. Un esempio si rintraccia proprio nella modalità di distribuzione dei salvacondotti, resi obbligatori per tutti i tipi di natanti trasportanti armamenti o materiali esplosivi; e, ancora, l'introduzione di un sistema di staffette navali e di terra per fare in modo che le comunicazioni urgenti potessero raggiungere, in tempi rapidi, tutti quei territori distanti dai maggiori centri urbani rivieraschi. Poco dopo il termine delle operazioni di scandaglio delle acque degli stretti in cerca degli approdi maggiormente frequentati dai pirati malesi e di Sumatra e a seguito degli accordi stretti con un gran numero di autorità indigene, la commissione redasse un rapporto dettagliato sull'attività svolta e sulle conclusioni raggiunte

«from the mouth of the Siak River as far down as that of Indragiri and when the expected Steamer is available, she should for some time be stationed among them to procure a knowledge of the various channels and creeks where the pirates resort as the best means of rooting them out, and making them feel their in security in this neighbourhood, this we trust will be augmented by the comparative difficulty they will now experience in disposing of their ill-gotten wealth in Ports which from the demonstration that that has lately been made may not be disposed to grant them the same asylum and protection or permit captives vessels or property to be disposed of in their possessions as they have been accustomed to [...]. We take this opportunity of remarking that our intention of destroying Boats without passes has been much modified. We are satisfied the Pirate Boats which commit the depredations complained of are constructed in this vicinity, and are of a peculiar and well-known build and very differently equipped and manned from those coming from Borneo and Celebes [...] with those places we have not yet had the means of communicating and it would therefore be manifestly unjust and impolitic to extend the operation of our Resolution to Boats of these distant places. The Chiefs of all the places we have visited have at once entered into arrangement for giving armed Boats leaving their Ports passes, for the present however we are not disposed to consider the mere circumstance of their being unprovided with such a document without other corroborating proofs of the true character of the Boat would be sufficient ground for her detention. On this point however the local authorities in the Straits will at all times communicate fully with Her Majesty's Naval Officers, and from the persons who are likely for the present to be on board His Majesty's Ships in the Straits as Interpreters, etc., we indulge a hope that no serious inconvenience will arise should at any time it be considered by the naval authorities advisable to destroy a Boat found under such circumstances as may appear to them to justify so severe a measure [...]. Although very much has been done in fulfilling His Lordship's views and wishes for the suppression of piracy, and although confidence amongst the European and native Traders has been restored, yet we would earnestly beg to express our strong opinion that our vigilance and activity should be still kept up by all the Force at present in the Straits with the addition of the Steamer until near the middle of

the next year, and more particularly that during the Season of the Cochin-China Junks coming down to Singapore, the entrance of the Straits should never be left without a guard: after which should appearances continue so favourable as at present and the Dutch prove successful in their endeavours to suppress Piracy we consider the force may with safety be considerably reduced by retaining only one man of war with the Steamer and the three new gun boats and dispensing with the Zephyr and two old gunboats [...]. The present disposition of the force is for the Raleigh when she returns from Pahang to take her station from Penang to Malacca, with the Zephyr, her gunboat, and the two old gunboats attached to her, and the Wolf with three new gunboats from Singapore to the Islands at the entrance of the Straits»⁹⁹.

Come si evince dal rapporto, nelle intenzioni della commissione presieduta dal capitano Chads e dal sovrintendente di Singapore Bonham al sistema dei lasciapassare avrebbe dovuto far seguito un incremento dell'esperienza degli ufficiali di marina nel riconoscere a prima vista le imbarcazioni sospette e l'impiego degli interpreti come mezzo atto all'evitare spiacevoli incidenti diplomatici fra cui la requisizione o l'affondamento di natanti che, per i motivi più disparati, non disponessero di adeguate autorizzazioni per il trasporto di materiali considerati compromettenti (esplosivi, armamenti). Per quanto atteneva all'aspetto prettamente giuridico del progetto dei salvacondotti, come visto in precedenza fra i punti più spinosi dell'intero sistema, Chads suggeriva, in una minuta dell'ottobre 1836 che

«these measures must be carried forward with the establishment of local courts for the trial of Piracy as recommended by His Lordship to the Government at home otherwise although Piracy cannot exist on an extensive scale, still it will continue to do so in many petty way sto constant annoyance of Society and injury of the Lower classes, who are too ready to entrap and sell each into slavery, for which there is so much facility in the State of surrounding countries divided under numerous petty chiefs and who there is no possibility of making responsible [...]»¹⁰⁰.

Quantunque dal sistema dei pass, come si legge sopra, venissero escluse tutte quelle piccole comunità locali nate dalla dissoluzione di sultanati e imperi più grandi, in buona sostanza, uno schema di soppressione della pirateria formulato in tale maniera, garantiva, alle navi militari impegnate in operazioni di pattugliamento, di avere certezza delle misure da porre in essere quando si fossero incontrate imbarcazioni sospette e ai prahos e ai sampan locali di poter liberamente commerciare senza il timore di incorrere in improvvisi agguati di natanti pirata o, al contrario, di veder sequestrata la propria nave per l'errore di qualche ufficiale britannico poco esperto e eccessivamente zelante.

⁹⁹ H.D. Chads and G. Bonham to J. Prinsep 11 settembre 1836, *Admiralty and Ministry of Defence, Navy department*, cit.

¹⁰⁰ Minute by H.D. Chads 4 ottobre 1836, *Admiralty and Ministry of Defence, Navy department*, cit.

A seguito dell'operazione anti-pirateria condotta nell'isola di Galang e vista la necessità di assumere un ruolo attivo nello schema di soppressione della pirateria varato dai britannici, sebbene con un briciolo di riluttanza, il governatore generale delle Indie Orientali Olandesi, Dominique Jacques De Eerens, espresse il proprio sostegno al sistema dei pass e inoltrò una lettera al governatore generale Auckland a Calcutta dove affermava che

«in accordance with the views of Your Excellency I have deputed Major Kolff on a mission to Riau with a view to concert conjointly with the Raja at Riau and the British Authorities who may be appointed for that purpose, the measures which may be deemed right and proper for the attainment of the proposed object [...]»¹⁰¹.

Gli olandesi avevano a questo punto ben inteso che la via della concertazione fosse certamente meglio che permettere ai rivali inglesi il disbrigo di azioni unilaterali; quando i maggiori Kolff e Goldman della Regia Marina Militare Olandese fecero visita a George Bonham, ora governatore degli Stabilimenti degli Stretti (1837), egli rimase gradevolmente sorpreso dalla grande disponibilità al dialogo e alla coordinazione delle operazioni anti-pirateria da questi ultimi esibita. Nel rapporto che inviò mezzo posta a Sir William Hay Macnaghten, primo consigliere del governatore Auckland di Calcutta, espresse, infatti, tutta la propria soddisfazione nel constatare che

«they informed me that they were suspicious that the Sultan of Lingga was not acting with good faith towards the Dutch Government, and they had come to the conclusion that the only means for ensuring that Chief's fidelity and his restraining his subjects from the commission of further piracies would be for the Dutch to have a small military station close to Lingga: this, they said, they proposed establishing on Colombo Island [...]. They also informed me that they were daily expecting a 28-gun Frigate called the Ajax from Batavia, which together with possibly a steam boat would be stationed at Riau, and that the services of either would be at my command should they required to aid our own force in punishing any Native State that might be discovered to be encouraging piracy, and requesting to know if I was prepared to reciprocate these offices. Without alluding especially to Lingga, I could see that the Dutch gentlemen were desirous of ascertaining how I should be disposed to act should circumstances turn out as above described stating that it was an object of great importance that the native states should be fully aware that the English and Dutch were on good terms and determined to suppress Piracy and were not jealous of each other [...]. As regards the occupation of Lingga, the question appears to me to be whether the interest of our Trade in this quarter will be the least injured by the location in that vicinity of a civilized Rival and Barbarian Pirates for I am tolerably well satisfied that unless the Dutch occupy a post on Lingga or some adjacent place, it will always

¹⁰¹ D.J. De Eerens to G. Eden (1st earl of Auckland) 26 gennaio 1837, *Principal correspondents: Lord Auckland; Sir James Rivett Carnac; Lord Elphinstone; Sir Robert Grant, Governor of Bombay*, British Library: Asian and African Studies, Londra, Mss EurF213/9.

more or less continue to be the headquarters of Piracy. [...] I confess I do not scruple to suggest that no opposition be made to the Dutch taking possession of Colombo Island (piccola isola delle Lingga) [...]»¹⁰².

Tuttavia l'acquisizione di terreno a sud degli stretti da parte della marina militare olandese, continuava a preoccupare non poco i membri del gabinetto di governo di Calcutta malgrado le rassicurazioni sulle buone intenzioni dei funzionari a Batavia che Bonham non mancava di sottolineare. Il Supremo Governo, sebbene cosciente della natura indispensabile del rapporto di collaborazione con i dirigenti coloniali olandesi, riteneva opportuno specificare in maniera oggettiva i confini all'interno dei quali tale collaborazione avrebbe dovuto svolgersi; per tale ragione, quando Lord Auckland rispose a De Eerens fu molto chiaro sui limiti da prevedersi al fine di un sano e duraturo rapporto di reciproco sostegno

«it gives me satisfaction to be able to assure Your Excellency that the means at disposal of the British Authorities at Singapore will always be available in aid of those of His Netherlands Majesty for the attack of any Piratical armament which may infest the seas of that vicinity and offer mole station of any kind to Trade, and I have no doubt that H.E. the Naval Commander in Chief of His Britannic Majesty will issue similar instructions to the officers of His Majesty's Squadron [...]. The co-operation thus given must of course extend to the attacking of Piratical Armaments in the Ports and places of refuge to which they may be traced as well as in the open seas. But [...] I am inclined to restrict the operations to be undertaken at the discretion of the Authorities and Commander on the spot to such as I have described above and not to permit military enterprises to be commenced on land, the consequences of which are not distinctly seen, without a special previous reference to myself. Your Excellency will I doubt not follow a similar course, and in particular it seems to me that establishment of new relations and formation of new settlements are matters of considerable delicacy which by the Treaty of 1824 were made dependent on the reference to the sovereign state in Europe [...]»¹⁰³.

In realtà, le limitazioni alla cooperazione derivavano, oltre che da problematiche di tipo politico, anche e soprattutto da questioni di natura economica: la principale fonte del malcontento era infatti rappresentata dalla politica tariffaria olandese applicata nella grande isola di Java, politica volta all'aumento dei dazi commerciali che contribuiva a minare di fatto quella *clausola della nazione più favorita* prevista nel Trattato di Londra del 1824 e a deprimere il commercio britannico nelle Indie Orientali. Quantunque esistesse una motivazione concreta all'aumento delle tasse doganali, e cioè la continua mancanza di risorse economiche che garantissero ai dirigenti a Batavia la possibilità di amministrare in maniera efficiente l'enorme apparato statale coloniale (si ricordi che l'impero olandese nel Sud-est asiatico si estendeva dalla punta nord di Sumatra fino a buona parte della

¹⁰² G. Bonham to W.H. Macnaghten 4 giugno 1837, *Letters from Governors, Consuls and others*, cit.

¹⁰³ G. Eden (1st earl of Auckland) to D.J. De Eerens 12 luglio 1837, *Letters from Governors, Consuls and others*, cit.

Nuova Guinea)¹⁰⁴, Auckland a Calcutta e Bonham a Singapore, entrambi esponenti di rilievo dello spirito capitalistico britannico (il primo fu presidente dell'Ufficio del Commercio a Londra, il secondo era il figlio di un capitano della flotta della Compagnia Inglese delle Indie Orientali), non potevano accettare quelli che erano percepiti come dei soprusi alla libera iniziativa commerciale privata. Il timore di una nuova espansione dei Paesi Bassi verso Singapore da una parte e dall'altra l'eccessiva tassazione alle merci dirette a Java, erano i due punti fermi che ostavano alla costituzione di un vero e proprio accordo bilaterale. Per superare l'impasse e in considerazione del fatto che la marina militare britannica non fosse in grado, sia numericamente che legalmente, di combattere di proprio esclusivo pugno la pirateria nell'arcipelago delle Riau-Lingga, venne elaborata una soluzione che aggirava il problema: tutte le maggiori rotte commerciali della Compagnia e le imprese economiche dei grossi uomini d'affari inglesi sarebbero state reindirizzate verso il Borneo di nord-ovest (Sarawak) in cui gli olandesi non avevano importanti stabilimenti commerciali e soprattutto dove non potevano avanzare alcuna pretesa che avesse basi legali. In aggiunta a tale intendimento e sempre in vista del progetto generale di controllo e soppressione della pirateria, lo spostamento delle maggiori rotte commerciali verso Sarawak accordava agli inglesi la possibilità di fermare le imbarcazioni sospette, nello specifico quelle dei predoni di etnia Ilanun che provenivano dalle Filippine (vedi sopra) prima che entrassero nelle acque degli stretti. A conti fatti, dividere il fronte d'azione anti-pirateria in due nuclei, a sud nell'arcipelago delle Riau-Lingga e a sud-est nel Borneo, dava luogo a due conseguenze principali: in primo luogo, una più equa distribuzione di responsabilità fra Gran Bretagna e Paesi Bassi a sud di Singapore nonché la diminuzione dei timori olandesi di un'espansione dell'influenza britannica verso Pulau Galang; secondariamente, l'impiego di qualsiasi mezzo militare o giuridico, per intercettare le scorrerie delle navi degli Ilanun già nei pressi di Sarawak, senza doverne dare conto ad una potenza europea. In conclusione, sebbene un vero e proprio accordo fra olandesi e britannici sulla questione pirateria non vide mai la luce, in sostanza quello schema proposto prima da Murchison e Fullerton e poi rivisto e corretto dalla commissione Bonham-Chads, unitamente agli scambi epistolari fra i rispettivi governatori di India, Auckland, e Indie Orientali Olandesi, De Eerens, contribuirono in maniera risolutiva alla realizzazione più o meno formale di un sistema di controllo, protezione e smistamento delle principali rotte commerciali da e verso Malacca, Singapore, Java e il Borneo. A questo punto, l'ultimo tassello che mancava al completamento dell'intricato puzzle della sicurezza marittima passava per le relazioni diplomatiche fra Gran Bretagna e Impero del Siam le quali non godevano di buona salute.

¹⁰⁴ Come evidenzia lo stesso Tarling *"this was a difficult problem for the Dutch to deal with because of the weakness of their sovereignty in many parts of the Archipelago"*, in N. Tarling, *Piracy and Politics in the Malay World*, op. cit. pag. 107.

Al volgere degli eventi occorsi durante la prima crisi del regno di Kedah (vedi sopra), l'ex Raja trovò rifugio prima in un luogo imprecisato lungo la costa nord-est di Sumatra per poi riparare definitivamente a Beruas, un piccolo centro abitato situato nelle zone boschive interne del sultanato di Perak. Quando i dirigenti degli Stabilimenti degli Stretti, Murchison in particolar modo, entrarono in possesso di tali informazioni, iniziarono immediatamente a temere per un nuovo tentativo di colpo di mano ai danni del regime siamese che ivi era stato restaurato. Come scritto pocanzi, le clausole del trattato di Burney prevedevano che gli inglesi fornissero un adeguato aiuto militare all'Impero del Siam qualora i suoi possedimenti nella penisola malese fossero stati minacciati da un attore terzo. Nel luglio del 1836, Murchison stesso scrisse al primo consigliere Macnaghten a Calcutta sottolineando la necessità di

*«to neutralize the buccaneering purposes of the Ex-Raja in combination with the piratically disposed chiefs of some of the neighbouring Malay states to prevent the egress of the Ex-King with a Piratical Flotilla and [...] to check the passage of the insurgent forces through our territory. [...] This would frustrate the main object of these marauders, [...] altho' the mere attempt would unquestionably foster Piracy in this part of the Straits»*¹⁰⁵.

La risposta del Supremo Governo, che non tardò ad arrivare, suggeriva di impiegare l'*Andromache* e la *Raleigh*, appena approdate negli stretti, come deterrente per ogni possibile azione piratesca della grande flotta del Raja Muda di Perak (oltre quaranta prahos) che appoggiava i ribelli stanziati a Beruas: grazie alle misure di sicurezza adottate da Murchison e al lavoro di pattugliamento delle due fregate britanniche lungo la foce del fiume Kedah, non si verificò scontro alcuno e la flotta malese si disperse. Tuttavia nel luglio del 1838, il governatore degli Stabilimenti, Bonham, in un rapporto ai suoi superiori a Calcutta, riferiva che alcuni familiari del Raja esiliato, fra cui un certo Tengku Mahomed Saad, stavano allestendo un'imponente forza militare nei pressi del fiume Merbau nello stato di Kedah e chiedeva l'appoggio navale della *HMS Wolf* *“to proceed to Kedah to prevent the rebels taking it, and also to assist the Siamese in any sea operations against them, should the Malay fleet be found at sea”*; la nave era stata però già avviata sulla rotta per l'Inghilterra e non poteva quindi essere impiegata contro i prahos di Mahomed Saad. Venne allora inviata come rimpiazzo la nave a vapore *HMS Victor*. La lentezza nelle manovre di avvicinamento dei due vascelli della marina militare britannica, diede il tempo sufficiente ai ribelli per conquistare una piazzaforte strategica lungo la costa nei pressi della foce del fiume Merbau. A quel punto, in accordo col rapporto di Bonham, non era il caso di attendere oltre e *“it might be best to attack the fort and bringing the affair to an early end”*¹⁰⁶. Per coadiuvare l'avanzata delle truppe di terra siamesi il Supremo Governo autorizzò il blocco navale dei porti a Kedah e Perlis con il mandato di

¹⁰⁵ K. Murchison to W.H. Macnaghten 3 luglio 1836, *Letters from Governors, Consuls and others*, cit.

¹⁰⁶ G. Bonham to J. Prinsep, 20 marzo 1839, in N. Tarling, *Piracy and Politics in the Malay World*, op. cit. pag. 110.

catturare ogni imbarcazione che avesse tentato di evitare i controlli: qualsiasi praho che fosse stato trovato in possesso di materiale esplosivo o di armi sarebbe stato considerato come vascello pirata. Tali misure consentirono all'esercito imperiale di riprendere il sultanato di Kedah e ai britannici di insediare sul trono un Raja che si dichiarava difensore del libero commercio (e quindi degli interessi della Compagnia Inglese delle Indie Orientali) e vassallo dell'Impero del Siam. Il pirata Tengku Mahomed Saad, che da solo aveva continuato a combattere inglesi e siamesi taglieggiando le rotte tra Calcutta e Penang e compiendo rapide incursioni nei porti minori del regno di Kedah, fu catturato nel luglio del 1840 e tradotto a Murshidabad nel Bengala, come prigioniero politico, per essere giudicato.

«The influence of European law helped in fact to underline some of the realities of the Malay political situation. The term piracy had been applied, even though the act was clearly of a political nature. The application to the Court illustrated this. Nevertheless, though a stretched interpretation of piracy, the Straits Government had pursued a policy of considerable political effect, and finally secured a solution not without satisfaction even for the local merchants, one that improved the prospect for a positive policy in regard to the Peninsular states»¹⁰⁷.

Ecco, dunque, con la condanna di Mahomed Saad, che la pirateria, intesa quale azione marittima predatoria intrapresa ai danni di una imbarcazione terza, assunse, per la prima volta nelle acque del Sud-est asiatico, il valore di atto politicamente rilevante annoverabile fra i capi d'imputazione e, come si vedrà fra poco, tale sentenza cambierà definitivamente il modo di intendere il fenomeno stesso della pirateria.

¹⁰⁷ N. Tarling, *Piracy and Politics in the Malay World*, op. cit. pag. 111.

Paragrafo 2.4: Un caso di studio della pirateria di matrice politica nel XIX secolo

Nelle pagine che seguono, ho intenzione di proporre un caso di studio che ritengo essere abbastanza esemplificativo di quella rappresentazione politica della pirateria scaturita dalla sentenza del 1840 e suggellata dal nuovo schema di repressione del brigantaggio marittimo nato dalla collaborazione fra britannici e olandesi nelle acque degli stretti. Presenterò uno scambio epistolare sviluppato negli anni che vanno dal 1863 al 1867, fra Abu Bakar ibni Daing Ibrahim, Temenggong dell'impero di Johor e poi sultano (dal 1885), Inche Wan Ahmed, discendente in linea diretta del Bendahara Sewa Raja Ali di Pahang e leader del movimento di resistenza armata al sultanato di Johor, e William Orfeur Cavenagh, governatore degli Stabilimenti degli Stretti dal 1859 al 1867. La corrispondenza che ho avuto modo di esaminare presso i National Archives di Londra, delinea, attraverso tre differenti punti di vista, un intreccio di relazioni internazionali molto intricato, all'interno del quale ogni singolo tassello si inserisce in maniera ordinata a formare un preciso quadro geo-politico nel sud degli stretti di Malacca e Singapore. Prima di procedere, però, è necessario operare una breve introduzione all'argomento trattato contestualizzandolo e rendendo noti i prodromi delle vicende riportate nelle lettere.

Sewa Raja Ali, Bendahara di Pahang morì nel 1857, ben prima di tale data, tuttavia, si era ritirato dalla vita politica nel tentativo di far riconciliare i suoi due figli: Wan Mutahir, il più anziano, e Wan Ahmed, il minore. Nel testamento del vecchio Raja Ali, datato 25 maggio 1856, si leggeva che il governo del regno sarebbe dovuto essere condiviso dai due fratelli nelle rispettive zone di assegnazione (a Wan Ahmed spettavano, nello specifico, i distretti costieri di Kuantan e Endau); una manovra che, sebbene nelle intenzioni volesse tentare di sedare i malcontenti fra le due parti, di fatto, andava a minare l'unità interna dello stato. Mutahir si rifiutò di dar seguito alle volontà del padre morente e, come estremo gesto di dissenso, disattese le regolari cerimonie di investitura del nuovo sovrano che consistevano nel ricevere la benedizione reale presso il capezzale del Raja. Una simile mancanza di rispetto nei riguardi delle antiche tradizioni locali fornì il pretesto necessario al fratello più giovane per attaccare il diritto di successione di Wan Mutahir e chiedere l'arbitrato di un consiglio di nobili. La rivalità che intercorreva fra i due si fece sempre più manifesta quando, al funerale del genitore, entrambi si presentarono alla testa di un nutrito seguito di armigeri: soltanto la sacralità del momento (e la presenza delle più alte cariche dello stato) evitò un bagno di sangue. terminate le esequie funebri passarono pochi giorni prima che Wan Mutahir acquisisse il pieno controllo del regno col titolo di Bendahara Sëri Maharaja e che Wan Ahmed riparasse a Singapore in attesa di preparare una controffensiva armata atta alla detronizzazione del nuovo sovrano. Per comprendere meglio la complessità della situazione, scrive W. Linehan

«By the Anglo-Dutch treaty of 1824 the Dutch and British spheres of influence were defined, [...] this division, in effect, dismembered the old Pahang-Riau-Johore kingdom, and parted politically the representatives of the royal family: Sultan Husain of Singapore, and Sultan 'Abdu'l Rahaman of Lingga, sons of Sultan Mahmud Shah. The Bendaharas of Pahang, up to 1853, ruled nominally as vice-regents of the Sultans. In that year, it appeared, Bendahara Ali had declared himself an independent ruler, but the fiction of suzerainty of the old royal family continued in Pahang until 1864. In 1857, Sultan Mahmud Shah of Lingga, deposed by the Dutch, began intriguing to get himself recognized as Sultan of Pahang. [...] The possession of Pahang by the ex-Sultan of Lingga, the head of the old Johore royal family, would have spelt danger to the Temenggong's rule in Johore: hence one of the reasons for Ibrahim's opposition to Ahmad. The other factors determining the Temenggong's attitude were that Mutahir had the best claim to the Bendaharaship, and that he himself had visions of creating a Johore-Pahang State: Mutahir was no longer young, and his opium smoking sons were of little account; it would not be difficult to dominate them»¹⁰⁸.

In aggiunta alle rivendicazioni del Temenggong e del deposto sultano di Lingga, anche l'Impero del Siam riteneva di avere voce in capitolo nell'affare Pahang, in ragione dell'antico rapporto di vassallaggio che legava il secondo al primo.

Per riassumere, la situazione politica internazionale all'alba della guerra civile vedeva, da una parte, l'ex sultano Muzaffar Shah di Lingga e il sultano della vicina Trengganu intesi a foraggiare con armi e uomini Wan Ahmed e le sue bande di corsari¹⁰⁹ e l'Impero del Siam che agiva all'ombra della minaccia di una guerra aperta con la Gran Bretagna qualora avesse dimostrato un attivo sostegno alla causa del fratello ribelle; dall'altra, il Temenggong di Johor che aveva apertamente professato il proprio supporto militare a Wan Mutahir e gli inglesi degli Stabilimenti che, quantunque appoggiassero Tun Daeng Ibrahim (il Temenggong), preferivano, almeno fino ai limiti del possibile, non entrare nel merito della lotta per la successione. Dal luglio all'ottobre del 1857, Wan Ahmed concentrò le risorse economiche di cui disponeva nei preparativi dell'invasione di Pahang: diede disposizione di costruire una flotta nei pressi dell'isola di Pulau Tekong nelle vicinanze di Singapore e si recò a Trengganu con l'intento di reclutare quanti più uomini possibili alla causa. Nel frattempo, confidando nella potenza militare dei suoi alleati quale deterrente ad un attacco diretto al sultanato, il Sëri Maharaja acconsentì al matrimonio fra suo figlio maggiore, Engku Muda Koris, con Inche Engku Besar, primogenita del Temenggong Ibrahim; le celebrazioni nuziali ebbero luogo nel novembre seguente e, come da tradizione, lo sposo dovette essere accompagnato dai suoi fratelli minori: Wan 'abdu'l-Rahman e Wan Da, entrambi capi militari. Allontanare i generali dell'esercito non si rivelò una mossa particolarmente astuta e fornì

¹⁰⁸ W. Linehan, *A History Of Pahang*, The Malaysian Branch of The Royal Asiatic Society, Charles Grenier Sdn. Bhd., Kuala Lumpur, 1973, pagg. 66-67.

¹⁰⁹ In questo caso preferisco utilizzare tale termine perché, anche se si fa riferimento ad un'autorità pubblica non ufficialmente riconosciuta, descrive perfettamente la natura politica dell'atto di pirateria.

l'occasione ad Ahmed per un attacco diretto dal mare: iniziava la cosiddetta *guerra degli uomini di Kemaman* dal nome della località costiera di Trengganu da cui partì la flotta ribelle alla volta di Pahang. La spedizione era diretta a Ganchong, capitale del sultanato, risalendo il corso del fiume *Sungai Pahang* e conquistando i villaggi e le roccaforti a controllo del territorio. Due piccoli agglomerati urbani situati alla foce del fiume, Kampong Marhum e Kampong Pulau Jawa, vennero presi in pochi giorni senza trovare grande resistenza, al contrario, la popolazione si dimostrò ben disposta nel rifornire di viveri e armi le truppe di Wan Ahmed. Rese sicure le zone di rifornimento alle spalle dell'esercito il nutrito contingente di uomini e navi continuò a navigare lungo il fiume dove s'imbatté in due villaggi fortificati, tenacemente difesi dalle forze lealiste del sultano Mutahir: gli scontri presso le roccaforti di Ketapang e Pekan Baharu continuarono per cinque giorni concludendosi con la netta vittoria dei ribelli che diedero alle fiamme quelle strutture che non erano state rase al suolo dai colpi di cannone.

«Amhad then proceeded up-river to attack Ganchong, the Bendahara's head-quarters. Mutahir fled incontinently at his brother's approach, and Ganchong was taken without resistance. Engku Penglima Besar and the Chiefs with him had in the meantime abandoned their fort above Pulau Kěladi, and made their way through the jungle to the Bendahara who, after three days, poling night and day, reached Chėnor with his following. Mutahir was anxious to enter the Bėra and place a still greater distance between himself and his pursuers, but he was induced to make a stand at Chėnor. So much spoil was obtained at Ganchong by the Kemaman men that they could not carry off any more. Ahmad now returned to Pekan to strengthen the defences there, [...] Chiefs soon arrived, suggested negotiations for peace, and begged the invaders not to press the pursuit too hard, [...] the contending leaders were brothers, and every efforts should be made to put an end to this fratricidal strife. [...] But neither side believed the other»¹¹⁰.

Nel frattempo, terminate le cerimonie nuziali, Engku Muda Koris e i generali al suo seguito fecero rientro a Pahang per lanciare una massiccia controffensiva e riconquistare le posizioni perdute: grazie alle abilità strategiche dei suoi capi militari, Koris si dimostrò in grado di ricacciare Wan Ahmed in mare vanificando, in pochi giorni, gli sforzi di quest'ultimo e massacrando gran parte delle sue truppe. Sconfitto e privato di molti degli uomini di Kemaman, Ahmed dovette riparare nuovamente a Trengganu in attesa di riorganizzarsi e gestendo da lì una vera e propria guerra di corsa che colpiva le rotte commerciali fra Pahang e Johor. È del luglio del 1858 un'imponente azione di pirateria nei pressi della regione di Tembėling lungo il corso del fiume Sungai Pahang in cui vennero razziati e dati alle fiamme alcuni villaggi che sostenevano la causa del bendahara Wan Mutahir. Visti gli sviluppi della guerra, nel 1861 fu concluso un trattato di mutua assistenza fra il temenggong e il bendahara che prevedeva un reciproco aiuto militare qualora una delle due parti fosse stata attaccata dalle milizie ribelli di Wan Ahmed; l'accordo venne portato a compimento dal

¹¹⁰ W. Linehan, *A History Of Pahang*, op. cit. pag. 69.

figlio di Ibrahim, Abu Bakar, che di lì a poco avrebbe occupato la posizione rivestita dal padre. Riassume così la situazione politica di Pahang il governatore degli Stabilimenti degli Stretti, Sir Orfeur Cavenagh, in un memoriale del 1884

«As disturbances affecting our trade had again broken out in Pahang, after Queen's birthday ball I embarked on board the steamer Hooghly, and accompanied by Her Majesty's ship Charybdis, proceeded to Pahang coast in the hope of being able to settle the differences between the Ruler and his younger brother who had rebelled against him, on the plea that he had been unjustly deprived of the revenues of the districts of Quantan and Endow which had been bequeathed to him by his father the late Bundaharah. On my arrival off the mouth of Pahang River, I was received by Tuanku Syed, the Prime Minister, a very astute old gentleman, who came off to escort me to the Bundaharah's place of residence. [...] The entrance was defended by stockades, but of a very flimsy construction, such as would have been easily destroyed by a six-pounder gun. After nearly two hours steaming we reached the village of Pahang, where we were saluted by the firing of several guns from a war boat as well as from the shore. En route I had entered into conversation with Tuanku Syed on the subject of Wan Ahmad's claims. He asserted that the seal to the deed of gift was attached by one of his father's wives, with whom he had criminal connection, and not by the Bundaharah himself, and that there were three things which, according to Malay law, a Ruler could not divide; first, territory; second, subject; third, the regalia; and that younger sons could only be provided for by being appointed to the charge of districts. [...] I then asked how it was that if Wan Ahmad had been guilty of the crime alleged, he found such support from the neighbouring chiefs, and was such a favourite with the people. To this he answered, that he was liked by the people because he was kind to them. Shortly after the steamer anchored the Bundaharah came on board. After he was seated I expressed my regret at the disturbed state of his country, and mentioned that it was my wish to restore peace, but to enable me to do so it was necessary that he should abide by my decision with respect to his brother's claim to Endow, and consent to give him any compensation that, after due consideration, I might award. He [...] said that it was out of the question that any sum should be paid [...]. I distinctly informed him that unless he did so I would render him no assistance but allow the contest to continue, and he must be answerable for the consequences. At the same time I pointed out that several of the neighbouring chiefs were only waiting my decision to take part against him. Upon this he promised to abide by my decision, but begged that I would not come to any determination until he had been allowed an opportunity of adducing evidence in support of his charge against his brother. [...] I immediately started for Endow where the steamer arrived early the next morning. On dispatching my aide-de-camp, however, with a message to Wan Ahmed that I was prepared to receive him on board the Charybdis, it was found that he had taken advantage of the absence of the blockading force to evacuate his stockades and leave the country, returning to his old position in Tringanu. [...] Subsequently the Court of Siam, in opposition to the terms of the treaty with Great Britain, was striving to bring under its influence the Native States in the Malay Peninsula, (and the) disturbances again broke out. Notwithstanding their repeated promises no steps were taken by the authorities at Bangkok to effect the removal of the instigator of these disturbances, who had been sent down in one of their steamers and was evidently acting under their

instructions. [...] On 27 June, the Bendaharah of Pahang waited on me for the purpose of ascertaining my decision with respect to the settlement of his brother's claim. As Wan Ahmed had failed to make his appearance, he was evidently of opinion that the decision would be in his own favour, and was somewhat disconcerted when I informed him that, [...] my judgment must be deferred [...]. It was clear that, owing to the intrigues of the adherents of the Sultan of Johore, the whole Peninsula was in a ferment, and that the slightest spark might lead to a general conflagration; for shortly after I received a letter signed by all the chiefs in the interior, protesting against the treaty that had been concluded several years before, under which the Tumonggong had been recognized by Sultan as ruler of Johore. I informed the chiefs that their predecessors had renounced all allegiance to the Sultan about one hundred years previously, and had subsequently, through their own elected Head, made treaties as independent powers both with the Dutch and the English, showing that they were no longer feudatories of Johore; hence as their connection with that State had entirely ceased, after the lapse of so long a period, I certainly could not recognize their right to offer any opinion on the subject of a treaty by which they were not in the slightest degree affected»¹¹¹.

Come emerge dal testo, l'ago della bilancia nel conflitto fra Wan Muthair e Wan Ahmed era rappresentato dal supporto britannico alla causa dell'uno o dell'altro contendente; sostegno, tuttavia, che non poteva essere accordato in modo netto e esplicito a causa dei delicati rapporti diplomatici che intercorrevano fra i diversi stati malesi limitrofi: il 9 luglio 1861 Cavenagh rifiutò la richiesta del bendahara di inviare una nave da guerra presso Kuantan per fermare le scorrerie corsare delle navi di Ahmed, d'altra parte, qualche settimana dopo, lo stesso governatore degli Stabilimenti spedì una lettera al principe ribelle in cui veniva comunicato che se gli assalti alle navi mercantili che percorrevano la rotta fra Pahang e Singapore si fossero protratti ulteriormente, un intervento della marina militare britannica sarebbe potuto essere tenuto in seria considerazione. Correano gli ultimi giorni di agosto quando la guerra riprese d'intensità e ferocia, questa volta a ribellarsi furono i distretti di Raub e Jelai situati ad ovest rispetto alla foce del fiume. Circa quattrocento uomini presero le armi contro il bendahara Wan Muthair conquistando in poco tempo molte delle postazioni strategiche lungo il corso del Sungai: in serie furono sottratte ai lealisti Kuala Tembeling, Pedah, Kuala Tekai, Tanjong Batu e Kerdau, dove ebbe luogo una cruenta battaglia della durata di alcuni giorni in cui due fra i generali del Səri Maharaja, Penglima Mansu e Penglima Muda rispettivamente padre e figlio, persero la vita, il primo cadde preda di un'imboscata, al secondo venne mozzato un orecchio durante uno scontro e morì per l'infezione riportata. Scrive W. Linehan

«The Pahang Chiefs who were still loyal to the Bendahara realized that defeat was inevitable if the conduct of the war remained in the hands of Engku Muda Koris, and his brothers Wan 'Abdu'l-Rahaman and Wan Da. Koris was a brainless opium-addict who neglected his friends, his counselors and his country. [...] Haji

¹¹¹ Sir O. Cavenagh, *Reminiscences of an Indian Official*, W.H. Allen & Co., Londra, 1884, pagg. 303-308.

Hassan, the Orang Kaya of Temerloh, and the Orang Kaya Shahbandar went to the Bendahara Sēri Maharaja Mutahir at Pekan, and prayed that the control of operations be entrusted to them: "Your country has been devastated from the trickling waters to the breaking waves; every place has been burnt; if your sons are allowed to continue, there will never be peace; it is likely that your brother will win the country for the sufferings of the people are unbearable; if you desire peace and prosperity hand over the country to us; you will sleep sound [...]»¹¹².

Agli inizi del 1862 la guerra raggiunse un punto di svolta quando Abu-Bakar succedette al padre Ibrahim come temenggong di Singapore raddoppiando sforzi e risorse in aiuto del governo ufficiale di Pahang; inoltre, il 27 gennaio 1862 venne ufficializzato un trattato (già attivo dal 1859 ma non riconosciuto dalle autorità degli Stabilimenti degli Stretti) dove si prevedevano due clausole importanti: la cessione di Pulau Tioman e delle isolette poste a sud dello stato di Pahang al regno di Johor e la determinazione precisa del confine fra i due stati che veniva di fatto spostato più a nord e coincideva col corso del fiume Endau. Wan Ahmed, che fino a quel momento aveva osservato paziente gli sviluppi delle rivolte spontanee gestite da capi locali scontenti dell'operato del bendahara Mutahir, tornò alla carica, dopo aver raccolto una grande quantità di risorse economiche e militari sia grazie all'aiuto del sultano di Trengganu sia, in misura maggiore, a seguito delle scorrerie delle navi corsare da lui armate lungo le coste sud orientali della penisola malese. Nell'agosto del 1862 Ahmed alla testa di un esercito di alcune migliaia di unità attraversò il confine per unire le forze a quelle dei ribelli di Raub, Jelai e Lipis, stanziati ad Ulu Tembēling e Kuala Tembēling e guidati da alcuni signori locali fra cui To'Raja, Wan Daud, Wan Muhammad, Imam Pērang Rasu e Penglina Raja.

«On 2 September His Excellency informed the Bendahara that Siam had ordered the Sultan of Trengganu to expel the Lingga prince because he was implicated in the Pahang disturbances. On the same date the Governor wrote to the Sultan of Trengganu charging him with harbouring Ahmad and Mahmud of Lingga. It was rumoured that Trengganu had supplied Ahmad with ninety guns and forty barrels of gunpowder. On 3 November the Governor sent the Sultan an ultimatum, threatening that, unless, within twenty-four hours, the Lingga prince was sent to Bangkok, and the Sultan recalled all his men who were aiding Ahmad, Kuala Trengganu would be shelled, all boats seized, and the coast blockaded. The Sultan's refusal of these demands resulted in the shelling of the Trengganu capital. Temenggong Abu-Bakar left no stone unturned to help the Bendahara and defeat Ahmad. [...] In a proclamation dated 23 August 1862, he claimed that Pahang had been entrusted to his charge. [...] He provided the Bendahara's men with munitions and medicine. He [...] arranged to pay \$2,000 to two Perak warriors, Haji Abu-Bakar, and Haji Muhammad Taib a Menangkabau (zona montuosa di Sumatra ovest) settler in Larut, to cross over to Ulu Pahang, and

¹¹² W. Linehan, *A History Of Pahang*, op. cit. pag. 82.

stop the Rawas (ribelli di Raub) from enlisting with Wan Ahmad. He issued a proclamation to the Chiefs of Ulu Pahang to listen to those two warriors as to himself»¹¹³.

Nonostante gli avvertimenti e le misure adottate dal Temenggong, fra cui si annovera persino una lettera indirizzata a Tun Koris dove veniva offerta una ricompensa di cinquemila dollari a chiunque avesse consegnato la testa di Wan Ahmed quale prova della sua morte, a fine agosto 1862 le milizie ribelli e il loro leader diedero avvio alle operazioni militari di conquista del territorio sempre seguendo il corso del fiume. Prima località ad essere interessata dall'avanzata ribelle fu Pulau Lëbak, nel nord di Pahang; al loro arrivo le truppe di Wan Ahmed vennero accolte da un intenso fuoco di sbarramento proveniente dai cannoni montati sulle navi schierate al centro del fiume, la manovra, tuttavia, grazie alla protezione fornita dalla giungla di mangrovie che circondava il villaggio, non sortì l'effetto desiderato e l'esercito del principe ribelle poté avanzare subendo perdite minime. In poco tempo i lealisti furono scalzati dalle loro posizioni avanzate e costretti a ripiegare sulla roccaforte di Chënor, ad est di Lëbak, inseguiti dalle forze di Wan Ahmed: nonostante una strenua resistenza, la fortezza cadde in due giorni e alcuni fra i più abili generali di Wan Muthair, compreso il famigerato Wan Aman, vennero catturati o uccisi. La marcia vittoriosa di Ahmed e del suo nutrito contingente armato continuava e riportava giorno dopo giorno importanti risultati militari

«The invading forces proceeded down-river to Sungai Duri [...]. The Bendahara sent a fresh contingent of Pahang and Johore men to check Ahmad at Pulau Pëlak. [...] They were attacked by Ahmad. When night fell the attackers out-flanked the legitimists, and with the help of a floating platform captured one of the enemy stockades. The defenders fled and took up a fresh position at Pulau Kepayang where they held out for three months. On being again outflanked they retreated on Pulau Manis. At this village the Bendahara's men were supported by big boats on which cannon were mounted. The legitimists fell back on Temai where a protracted conflict took place. [...] The defeat of the Johore men at Kuala Bëra left a large contingent of the victors available to help in the Temai operations. Ahmad now determined upon a surprise attack on Pëkan. He sent three detachments, each consisting of six hundred men, [...] One detachment was detailed to attack the fort at Tanjong Parit, another, the fort at Kampong Masjid, while the third had the fort in Kampong Baharu as their objective. The forts were taken with little fighting, and the town of Pëkan fell into the hands of the attackers»¹¹⁴.

La battaglia per la cattura di Temai, della durata di circa cinque mesi che aveva visto i due opposti schieramenti affrontarsi senza quartiere, era ormai giunta al termine; le posizioni catturate dagli uomini di Wan Ahmed avevano di fatto compromesso gli approvvigionamenti diretti alla capitale dei lealisti rendendola, in tal modo, indifendibile. Inutili risultarono i tentativi delle truppe del

¹¹³ Ivi, pagg. 83-84.

¹¹⁴ Ivi, pagg. 86-88.

Bendahara di ripiegare verso Kuala Jambu e Tanjong Teja, ad est di Temai: nel maggio del 1863 i rivoluzionari buttarono a mare quello che restava dell'esercito di Wan Mutahir e Wan Koris (entrambi gravemente malati, si spegneranno qualche settimana dopo a Kuala Sedili nello stato di Johor), decretando così la definitiva vittoria di Wan Ahmed, che assunse il titolo di Bendahara Sewa Raja, e la fine della guerra civile. Come fa notare efficacemente Linehan, il giudizio in termini di perdite di vite umane (nei combattimenti) non è gran cosa se paragonato alle sofferenze patite dalla stra-grande maggioranza della popolazione di Pahang, dedita all'agricoltura. Da entrambe le parti, infatti, il conflitto fu portato avanti e foraggiato grazie allo sfruttamento del lavoro dei contadini e dalla spoliazione dei prodotti della terra, i villaggi fluviali e quelli dell'interno vennero sottoposti a un vero e proprio saccheggio in nome dell'uno o dell'altro contendente contribuendo, in maniera sensibile, alla distruzione di quel minimo grado di benessere che era stato raggiunto durante il regno del Bendahara Ali. *“At the least, Ahmad's victory meant for the peasants that thenceforth they had only one set of masters to serve”*¹¹⁵.

¹¹⁵ Ivi, pag. 89.

Paragrafo 2.5: Scambi epistolari (1863-67)

Nel gruppo di lettere che segue, si trova descritta la situazione politica internazionale fra il regno di Pahang, il Sultanato di Johor e il governo degli Stabilimenti degli Stretti, all'indomani della conclusione della guerra civile di cui s'è scritto sopra. Come si ha modo di leggere nel testo della prima missiva, Wan Ahmed comunica al governatore Orfeur Cavenagh l'avvenuta conquista del territorio di Pahang (ufficializzata il 10 giugno 1863) e auspica l'inizio di una sana e duratura amicizia fra le due entità statuali:

«[...] *by the aid of God and by the good fortune (tuah) of our friend we got Pahang on Tuesday, the 22nd of the month Hajee at 7 A.M. [...] our friend is a great gentleman, and i don't want merely a little (one or two) but a great deal of assistance from our friend to support me [...]*».

La corrispondenza continua con una sorta di memorandum in cui si fa riferimento alle modalità di investitura del nuovo Bendahara e dove si screditano i lealisti supersiti in fuga

«*I inform the Governor and the Resident with regard to the Rajahs who have left (kuluar) Pahang, that I am not pleased with any of them [...]. I (Datoh Kaya Indra Segara, uno fra gli alti dignitari del regno di Pahang) called a council of great men, three in number, [...] and I also ordered the great men who are under me [...] to go and bring my Rajah, named Datoh Bandahara Inche Wan Ahmed Sewa Rajah and [...] we settled affairs on 21st of Maharam (? August) on a Tuesday at 7 P.M., and by the will of Almighty God, my Rajah was blessed and preserved from evil and danger [...]*».

Dopo aver dato risposta al nuovo Bendahara, Cavenagh, nella lettera datata 19 ottobre 1863, informa James Bruce, governatore generale di Calcutta, dell'avvenuta acquisizione del potere da parte di Wan Ahmed rilevando che “*the people of Pahang were becoming reconciled to their present Ruler, the country becoming tranquillized and trade reviving*”. Quantunque la guerra civile fosse ormai giunta al termine, la rivalità fra Abu-Bakar e il sovrano di Pahang non si interruppe anche e in misura dominante a causa di incomprensioni sulla questione dei confini territoriali e marittimi: il trattato del 1862 stipulato da Tun Koris e il Temenggong aveva spostato la linea di confine dello stato di Johor più a nord in coincidenza con l'alto corso del fiume Endau e fatto cessione di alcune isolette fra cui Pulau Tioman e Pulau Aur, importanti punti di controllo delle rotte navali da e verso il Mar Cinese Meridionale. Quando Wan Ahmed assunse il titolo di Bendahara si rifiutò di riconoscere un accordo che non aveva contribuito a redigere e che, di fatto, mutilava il proprio regno; per tali ragioni, il nuovo sovrano di Pahang dalla fine del 1863 intraprese una serie di azioni d'ordine politico-militare al fine di riottenere quanto ingiustamente perduto a causa del trattato. Un buon esempio è riportato nella lettera datata 29 ottobre 1863, scritta da un preoccupato Abu-Bakar e indirizzata al capitano J. Burn segretario del governatore Cavenagh

«*On the 2nd Jamadil Awal (14th october, current) a Juru (probabilmente un ufficiale proveniente da Kampong Juru) arrived at Pulo Tinghi with about 20 sampans from Pahang bringing a letter under the chop*

of Inche Wan Ahmed. The Juru came to the Batin (capo della comunità locale) and delivered the letter to him which was to order the Batin to go to Pahang immediately. [...] The Juru told a great many persons of Pulo Tinghi that Inche Wan Ahmed had sent him with a chop to govern Pulo Tinghi, [...] if they refused to listen he would turn them away by powder and ball, [...] it is scarcely necessary for us to point out to our friend that all the places above named belong to the territory of Johore, and are expressly declared to be so by the 4th Article of the Treaty entered into between us and the late Bandahara of Pahang [...].»

Allo stesso modo Wan Ahmed inviò alcuni prahos nelle acque del fiume Endau per potervi stabilire una certa presenza militare e con l'intendimento di far capire ai capi dei villaggi lungo la riva che quel fiume apparteneva di diritto a Pahang

«The commander of our gunboat [...] found three boats belonging to Inche Wan Ahmed in the river Indow (Endau). [...] Then there arrived other three prahus from Pahang. The persons in command of all these prahus went to Inche Wunga and Inche 'Nget and invited them to go to Pahang. [...] They again invited Inche Wunga to go to Pahang and pressed him very much. Inche 'Nget then thought that if the invitation was not complied with, there would be trouble, [...] Inche Wunga had left for Pahang three days before the gunboat arrived at Indow, the gunboat remained only one night at Indow [...].»

La formula, come si è avuto modo di leggere, è sempre la stessa: Wan Ahmed, Bendahara di Pahang, invitava gli ufficiali e i capi locali nominati dal Temenggong di Johor a comparire presso la corte reale a Temai e ricevere così la nomina direttamente dal legittimo sovrano di quei territori su cui espletavano una funzione pubblica, dimostrando, in tal modo, la propria lealtà. La questione territoriale viene riproposta nella missiva datata 4 aprile 1864, in cui il temenggong Abu-Bakar chiede l'attivo sostegno del governatore degli stretti per la concertazione di misure atte al contenimento delle pretese di Pahang verso quelle porzioni di territorio oggetto del trattato del 1862.

«We earnestly request the Hon'ble the Governor to advise and assist us in this matter. We are reluctant to take hostile till measures against Inche Wan Ahmed if they can possibly be avoided, but we cannot submit to have our territories invaded and our people carried off, we shall not take any step until the Hon'ble the Governor has given us his opinion as to what we should do».

La copia del rapporto del giugno 1864, recapitata a sir Cavenagh l'agosto seguente, è significativa non solo in quanto descrive in maniera sostanzialmente precisa la realtà politico-sociale dei due stati in oggetto, ma anche perché è il primo documento in cui si faccia riferimento a Wan Ahmed come sovrano, de facto, del territorio di Pahang e dunque legittimo interlocutore sul piano internazionale «[...] it would be sound policy to recognize Inche Wan Ahmed as the de facto ruler, rather than a child, who would be little more than an instrument in the hands of the Tumongong of Johore for the advancement of his own designs...

Il rapporto continua affermando che

He might be told that, whilst our authorities will give no encouragement to his enemies to molest him, they would render him responsible for any violation of the peace and any obstruction of the commerce of the Peninsula. On the other hand, it might be pointed out to the Tumongong of Johore that the British Government cannot allow him, [...] to carry on aggressive projects against a neighbouring states and to disturb the tranquility of the country».

Letter from Che Wan Ahmed, dated 3rd October, 1863.

From Datoh Bandahara Sena, who governs in Pahang, to our friend Colonel Orfeur Cavenagh, Governor, who governs the three countries, Singapore, Pulo Penang and Malacca.

(After compliments).

I write this instead of speaking direct in presence of our friend—we were in Kalantan, and at that time came envoys four great men of Pahang, took me to the interior of Pahang, and we proceed there, and when we arrived there with the great men we fought against Pahang, and by the aid of God and by the good fortune (tuah) of our friend we got Pahang on Tuesday, the 22nd of the month Hajee at 7 A. M., and I send my best compliments to my friend, because our friend is a great gentleman, and I don't want merely a little (one or two) but a great deal of assistance from our friend to support me, only from our friend the Governor, and if the Governor is pleased in his own heart and wishes for more information from Pahang, he can examine the bearer of this letter—the first is Toon Nga and Inche Lemha, and Toh Muda Mahomed Tahir—this my compliments I send to the Governor, our friend the great gentleman of Singapore.

Dated Monday, 19 Rubeelool Akhir, 7 o'clock—1280, about 3rd October.

True Translation,

10th October, 1863.

J. BURN.

(After compliments).

From Datoh Kaya Indra Segara, who is under the government of Datoh Bandahara Sena Rajah to the great gentleman the Governor, who governs Pulo Penang, Singapore and Malacca, and to the Resident, I inform the Governor and the Resident with regard to the Rajahs who have left (kaluar) Pahang that I am not pleased with any of them, viz:—Inche Wan Abdul Rahman, Inche Wan Dah, and Inche Wan Abdulah, who were always tyrannizing over this country, what they did was not according to order or custom, always tyrannizing over the beggars (fakeers) and the poor, so that the people could not submit to it, and this I explain to the Governor and Resident, and further my own Rajah who had left could not get his hereditary rights according to Malay custom, and further if the Governor and the Resident do not believe this statement, they can inquire of the Pahang people and of the Chinese who are in Pahang, moreover, I also who governs ryots in this country and my family were extremely distressed, and I called a council of great men, three in number, and all the Panghulus to establish quietness and peace over this country, and with God's assistance I have succeeded in an arrangement in which we four were unanimous, and I also ordered the great men who are under me, viz:—Toh Mudah Teh, and Toh Mudah Mahomed Tahir and their families, who numbered in all 50, to go and bring my Rajah, named Datoh Bandahara Inche Wan Ahmed Sewa Rajah, son of Datoh Bandahara Sena, Rajah in the country of Kalantan, and afterwards they brought him up to Pahang, and when my Rajah had arrived, he called the three great men (I presume the three other writers), when they came down from the interior, we, with God's assistance, settled affairs on the 21st of Maharam (? August) on a Tuesday at 7 P. M., and by the will of Almighty God, my Rajah was blessed and preserved from evil and danger and he conquered, and further, I hope for the aid of the Governor and the Resident, that with an abundance of justice, the Governor will give comfort and peace to my Rajah Datoh Bandahara Sena Rajah, and to me Toh Kaya Indra Segara, a slave in distress, the Governor who has power and wealth will give this.

Dated Pahang, 12th day of Rubeelool Akhir 1280, 4 P. M.—about 27th September.

From Toh Kaya Andra Pahluan, same date and purport.

From Toh Rajah Purbah, who governs in the interior of Pahang, same date and purport.

From Toh Banda Pahang, same date and purport, except that he details the tyranny of the three Rajahs who left the country—he writes, they murdered men, as if they were killing fowls and seized the people's property.
True Translation,

10th October, 1863.

J. BURN.

Governor's reply, dated 17th October, 1863.

General No. 1362
of 1863.

No. 553.

To Inche Wan Ahmed,

Pahang.

(After compliments.)

We have received our friend's letter of the 3rd instant, and fully understand its contents. We deem it right to point out to our friend that if he is desirous of securing the friendship of the British Government, it is necessary that he should refrain from any attempt to disturb the peace of neighbouring States, that he should deal justly with British subjects and not interfere with their trade, and that he should protect the inhabitants of Pahang from tyranny and oppression and endeavour to maintain quietness and order throughout the country.

(Signed) ORFEUR CAVENAGH, *Lieut.-Col.,*

Governor.

Singapore, 17th October, 1863.

Letter to the Government of India, dated 19th October, 1863.

General No. 1376
of 1863.

No. 188.

To the Officiating Secretary to the Government of India,

Fort William.

Dated Singapore, 19th October, 1863.

Foreign Department,
Political.

* Dated 3rd Oct. 1863.
† Dated 17th Oct. 1863,
No. 553.

SIR,—In continuation of my Despatch No. 175, dated the 30th September, 1863, I have the honor to forward, herewith, for submission to the Hon'ble the President in Council, copies of a communication recently received from * Inche Wan Ahmed and of my † reply thereto, the bearer of the Chief's letter, who was formerly an adherent of the late Bandahara, but submitted to Inche Wan Ahmed on the Bandahara's decease, assured me that the people of Pahang were becoming reconciled to their present Ruler, and that the country was rapidly becoming tranquillized and trade reviving, as regards the Malay population, I think it is not improbable that his statement is correct, but there is some reason to believe that his remark with respect to the alleged general contentment that prevails would hardly be applicable to the Chinese, upon some of whom, more especially as regards the treatment of their wives, acts of great oppression are said to have been committed, such matters are of course often greatly exaggerated, but in this instance from the details that have been given, there would appear to be a considerable amount of truth in the report.

I have, &c.,

(Signed) ORFEUR CAVENAGH, *Colonel,*

Governor.

Singapore, 19th October, 1863.

Letter from the Tumongong of Johore, dated 29th October, 1863.

From His Highness Datu Tumongong Abubakar Sri Maharajah, Sovereign of Johore, to the Hon'ble Captain J. Burn, Secretary to Government, Straits Settlement.

(After compliments.)

We beg to request that our friend will kindly inform His Honor the Governor of the Straits Settlement, that on the 20th instant, a messenger arrived from Batin Rining of Pulo Tinghi, who brought to us the following report:—On the 2nd Jamadil Awal (14th October, current) a Juru arrived at Pulo Tinghi with about 20 sampans from Pahang bringing a letter under the chop of Inche Wan Ahmed. The Juru came to the Batin and delivered the letter to him which was to order the Batin to go to Pahang immediately. The Batin told the Juru that he was unwell but even if he were not so he would not acknowledge Pahang as he was appointed Batin of Pulo Tinghi by us. The Juru then returned to his sampan. The Juru told a great many persons of Pulo Tinghi that Inche Wan Ahmed had sent him with a chop to govern Pulo Tinghi, whoever did not obey he would turn out, and if they refused to listen he would turn them away by powder and ball, even if they were people from Telloh Blangah. The Batin's messenger left Pulo Tinghi on the 18th instant, and the Juru was still there with all his sampans but he remained quiet.

We have also received information that at the same time the Juru left Pahang, Inche Wahid was also sent in a prahu from that place with a chop, and that he proceeded to Sungai Marsim (in the territory of Johore on the mainland of Pulo Tioman and Pulo Aur), and that the object of his visit was to order the chiefs of these places to go to Pahang.

It is scarcely necessary for us to point out to our friend that all the places above named belong to the territory of Johore, and are expressly declared to be so by the 4th Article of the Treaty entered into between us and the late Bandahara of Pahang, at Singapore, on the 17th June, 1862.

We have nothing to send our friend with this but the expression of our good wishes.

DATU TUMONGONG ABUBAKAR SRI MAHARAJAH OF JOHORE.

Dated at Telloh Blangah, the 29th October, 1863.

Governor's reply, dated 6th November, 1863.

No. 611.

To His Highness the Tumongong of Johore.

Dated Singapore, 6th November, 1863.

(After compliments.)

We have the honor to acknowledge the receipt of our friend's letter, dated 29th ultimo, the contents of which we have duly communicated to His Honor the Governor, by whom, we have been desired to request that our friend will kindly furnish us with any further information as to the aggressions on his territories that may reach him from any reliable sources.

(Signed) J. BURN, *Captain,*
Offg. Secretary to Government, Straits Settlement.

Letter from the Tumongong of Johore, dated 27th November, 1863.

From His Highness Datu Tumongong Abubakar Sri Maharajah, Sovereign of Johore, to the Hon'ble Captain J. Burn, Officiating Secretary to Government, Straits Settlement.

(After compliments.)

In compliance with the request of the Hon'ble the Governor, that we would furnish him with any further information that may reach us from any reliable source as to aggression committed on our territories by Inche Wan Ahmed, we have to report that in consequence of the intelligence sent to us by Batin Rining of Pulo Tinghi, which was communicated to our friend in our letter of the 29th October last, we sent our gunboat to Pulo Tinghi, the commander of which found there a man named Becko, who had been appointed by us Jurukra at Pulo Tinghi on the 3rd Moharrum 1279. It appears this person had recently gone to Pahang where he received a chop from Inche Wan Ahmed, authorising him to rule over Pulo Tinghi, and here turned to the island with this document, and another chop from Inche Wan Ahmed, addressed to our Officer Batin Rining, ordering him to appear at Pahang. The commander of the gunboat arrested Becko, and he is now at Tanjong Putri, awaiting his trial. We enclose the two chops above referred to for our friend's inspection.

The commander of our gunboat has further reported to us that he arrived at Indow on the 18th Jamadil Awal [30th October last] one of our Wakils named Inche 'Nget reported to him that lately on his return to Indow from Johore, he found three boats belonging to Inche Wan Ahmed in the river Indow, the chief persons in them being Panglima Prang Parit and Wan Ahmat bin Wan Akir. There also entered the river at the same time with Inche 'Nget, another prahu from Pahang under the command of Inche Gundut Imam Prang. This prahu stopped a little below the campong and was joined by the three prahus already in the river. Then there arrived other three prahus from Pahang. The persons in command of all these prahus went to Inche Wunga [also one of our Wakils] and Inche 'Nget and invited them to go to Pahang. Inche Wunga answered "that he owed two thousand dollars," the Pahang men said "never mind, it will be paid, however, much it is it will be paid," "you must come to Pahang." Inche Wunga replied that "he did not wish to go to Pahang," he was an official of the Tumongong, who had been very kind to him. These Pahang men said no more, but immediately sailed for Pahang. Three days afterwards the seven prahus returned to Indow, having on board the following persons, who are in the employment of Inche Wan Ahmed:—

Inche Gundut Imam Prang.
Wan Ahmat bin Wan Akir.
Panglima Tapa.
Panglima Sampir.
Panglima Prang Parit.
Harimare Garang.
Panglima Etam.

They again invited Inche Wunga to go to Pahang and pressed him very much. Inche 'Nget then thought that if the invitation was not complied with, there would be trouble, and he therefore advised Inche Wunga to go with twenty Indow men in a prahu, payang, and he advised him to answer Inche Wan Ahmed as he had done his messengers. Inche Wunga promised to return in eight days, and said if he did not return he would send and let Inche 'Nget know what had happened.

Inche Wunga had left for Pahang three days before the gunboat arrived at Indow, the gunboat remained only one night at Indow.

We beg further to state that a trust worthy person who lately arrived from Indow has reported to us that on the 28th Jamadil Awal (9th November current) a Mantri of Inche Wan Ahmed named Maharajah Purboo, arrived at Indow with seven prahus, with orders from Inche Wan Ahmed to bring to Pahang the wife and children of Inche Wunga, that they had all gone on board and were waiting in the Qualla for a change of wind to proceed to Pahang.

We shall not fail to send our friend any further information we may receive.

DATU TUMONGONG ABUBAKAR SRI MAHARAJAH OF JOHORE

Dated at Telok Blangah, this 27th November, 1863.

Letter to the Government of India, dated 3rd December, 1863.

No. 228.

To the Officiating Secretary to the Government of India,

Fort William.

General No. 1639
of 1863.

Dated Singapore, 3rd December, 1863.

Sir,—With reference to former correspondence on the subject of Inche Wan Ahmed's proceedings, I have the honor to forward, herewith, for submission to the Hon'ble the President in Council, copy of a letter dated the 27th ultimo, (with translations of the enclosures) received from His Highness the Tumongong of Johore.

Foreign Department.
Political.

2. The setting in of the Northerly Monsoon will possibly prevent any further attempt for the present to dispossess the Tumongong of the Island of Pulo Tinghi.

I have, &c.,

(Signed) ORFEUR CAVENAGH, *Colonel,*
Governor.

Letter from the Tumongong of Johore, dated 4th April, 1864.

From His Highness Datu Tumongong Abubakar Sri Maharajah, Sovereign of Johore, to the Hon'ble Captain Burn, Secretary to Government, Straits Settlement.

(After compliments.)

With reference to our letters of the 29th October and 27th November last, addressed to our friend, we now inclose a translation of a report which has just been made to us by our confidential Agent who resides at Pulo Tinghi, and who arrived from that place this morning. This we beg our friend to lay before the Hon'ble the Governor. The person by whom this report is made is a trustworthy person, and it will be seen from what he states that Inche Wan Ahmed has now carried out the designs against our territory at Indow and the islands under our jurisdiction which he has been threatening for some months past.

* Inche 'Nga (in our letter of the 27th November last, styled Inche Wunga) formerly one of our Wakils at Indow appears to have joined the cause of Inche Wan Ahmed and is now one of the leaders in the operations being carried on by Inche Wan Ahmed in our territories.

* A cousin of Inche Wan Ahmed.

We need scarcely remind the Hon'ble the Governor, that, by the Treaty entered into at Singapore on the 17th June, 1862, between us and the late Bandahara of Pahang, with the sanction of the British Government, the river Indow is declared to be the boundary between our territories and those of Pahang, and that all the Islands mentioned in our Agent's report are by the same treaty acknowledged to form portion of our territory of Johore.

We earnestly request the Hon'ble the Governor to advise and assist us in this matter. We are reluctant to take hostile till measures against Inche Wan Ahmed if they can possibly be avoided, but we cannot submit to have our territories invaded and our people carried off, we shall not take any step until the Hon'ble the Governor has given us his opinion as to what we should do.

DATU TUMONGONG ABUBAKAR SRI MAHARAJAH OF JOHORE.

Dated at Tanjong Putri, this 4th day of April, 1864.

Letter to the Government of India, dated 6th May, 1864.

No. 12.

To the Secretary to the Government of India,

Fort William.

General No. 556
of 1864.

Dated Singapore, 6th May, 1864.

SIR,—I have the honor, by desire of His Honor the Governor, to forward herewith for submission to His Excellency the Governor General in Council, copy of a letter dated the 4th ultimo, with enclosure, from the Tumongong of Johore, reporting an incursion made into His Highness' territories by a party of Inche Wan Ahmed's adherents from Pahang.

Foreign Department.
Political.

2. His Honor has every reason to believe that, since the receipt of the report made to the Tumongong, Indow has been evacuated and the invaders have retired within their own frontier.

I have, &c.,
(Signed) J. BURN, *Captain,*
Offg. Secretary to Government, Straits Settlement.

Letter from the Government of India, dated 15th August, 1864.

No. 365.

From the Under Secretary to the Government of India, to the Governor of the Straits Settlement.

Dated Simla, 15th August, 1864.

Foreign Department.
Political.

HON'BLE SIR,—With reference to previous correspondence relating to the affairs of the Malayan Peninsula, I am directed to forward for your information and guidance, the accompanying copy of Despatch from Her Majesty's Secretary of State for India, No. 33, dated 24th June last.

I have, &c.,
C. U. AITCHISON,
Under. Secy. to the Govt. of India.

(COPY)

INDIA OFFICE, London, 24th June, 1864.

Political—No. 33.

To His Excellency the Right Hon'ble the Governor General of India in Council.

Governor General's Foreign,
12th August, No. 56, 1863.
Governor General's Foreign,
8th February, No. 23, 1864.
Governor General's Foreign,
8th March, No. 35, 1864.
Governor General's Foreign,
8th March, No. 36, 1864.
Governor General's Foreign,
8th March, No. 37, 1864.
Governor General's Foreign,
8th April, No. 48, 1864.

SIR,—The letters of Your Excellency's Government noted in the margin,* relate to affairs of the Malayan Peninsula, which appears from this correspondence to have been for some time in a disturbed state, owing mainly to the contests which have arisen in the territory subject to the Bandahara of Pahang.

2. I gather from the papers before me, that the Bandahara Alee Seawarajah, who is stated to have died in 1858, left two sons, Inche Wan Endote and Inche Wan Ahmed. The former succeeded his father, as Bandahara, but the latter laid claim to certain portions of the territory, and from this claim has arisen the dissensions which have so long disturbed the peace of the Peninsula. After a time, Inche Wan Endote appears to have made over the Government of Pahang to his son Ton Koris, and between him and Inche Wan Ahmed, the contest continued until in June 1862, both Ton Koris and his father died. Ton Koris left a son, who formed an Asylum in Johore, where he is reported to have died, and Inche Wan Ahmed is said to have been recognized by the people of Pahang as the ruler of the country. Thus the contention would probably have expired by itself, if the Tumongong of Johore, who was connected by marriage with the elder branch of the Pahang family, and who had in 1863, entered into a treaty with Ton Koris, which was sanctioned by Your Excellency's Government had not sided with the family of the late Bandahara, and shown an anxiety to continue the war against Inche Wan Ahmed. It would now, however, appear that there are apprehensions of further disturbances, and that the Governor of the Straits Settlements has requested you to furnish him with some definite instructions with respect to the course of policy to be pursued towards these Malayan Straits. Under these circumstances, Your Excellency invites an expression of the views of Her Majesty's Government.

3. Having fully considered in Council all the correspondence before me, I now proceed to communicate to you such instructions as appear to Her Majesty's Government to be best adapted to the circumstances represented in these papers. It appears that, by the Treaty of 1863, between the Bandahara of Pahang and the Tumongong of Johore, the latter was bound to render assistance to Ton Koris and his successors, whenever it might be claimed. The conclusion of this Treaty was sanctioned by the British Government, and it would appear that Colonel Cavenagh has since given his support to the party represented by the Tumongong and the Bandahara against that of Inche Wan Ahmed and the ex-Sultan of Linga, who is a member of the family of the Sultans of Johore. The Tumongong has obviously a strong interest in maintaining the elder branch of the Pahang family, and he will, doubtless, adduce the provisions of the Treaty of 1863, and its approval by the British Government as sufficient grounds for the active assistance which he has afforded to Ton Koris and his son. But the whole tenor and spirit of this Treaty and of our own treaties with the Tumongong are opposed to the supposition that he is to be allowed, whilst resident at Singapore, and in receipt of a Pension from the British Government, to disturb the peace of the Peninsula by fitting out hostile expeditions against neighbouring Chiefs. In what condition the family of Ton Koris is now left, and who may be the rightful lineal claimant to the Government of Pahang, does not appear from the papers before me; but it would seem that before the end of last year, the people of Pahang were, according to Colonel Cavenagh's Statement, "becoming reconciled to their present ruler (Inche Wan Ahmed,) and that the country was rapidly becoming tranquillized and trade revived." If this be the case, it would be sound policy to recognize Inche Wan Ahmed as the *de facto* ruler, rather than a child, who would be little more than an instrument in the hands of the Tumongong of Johore for the advancement of his own designs.

4. In this case, it is not to be doubted that, recognized by the British Government as Bandahara, Inche Wan Ahmed would readily consent to submit his differences with the Tumongong to

British Arbitration. He might be told that, whilst our authorities will give no encouragement to his enemies to molest him, they would render him responsible for any violation of the peace and any obstruction of the commerce of the Peninsula. On the other hand, it might be pointed out to the Tumongong of Johore that the British Government cannot allow him, whilst resident at Singapore, and in receipt of a stipend from the British Treasury, to carry on aggressive projects against a neighbouring state and to disturb the tranquillity of the country. By an impartial mediation of this character, Her Majesty's Government have reason to hope that the Governor of the Straits Settlements, under Your Excellency's instructions, might settle these long pending disputes, and place the relations of the several Chiefs on such a footing as might afford some security for the permanent maintenance of peace.

5. Her Majesty's Government, however, are not forgetful that circumstances may have arisen, before the receipt of this Despatch, to render instructions issued at so great a distance from the scene, inapplicable to the state of affairs actually before you. They do not desire, therefore, to fetter by any more precise instructions, the action of Your Excellency's Government, but to indicate generally the course of policy which as far as they can judge from the information before them, appears to be best calculated to secure the tranquillity of the Peninsula, and to promote the interests of all classes of its inhabitants.

I have, &c.,

(Signed) C. WOOD.

(True copy.)

CHAS. McLEOD,
Registrar Foreign Department.

Governor's reply, dated 5th October, 1864.

No. 31.

General No. 1173
of 1864.

To the Secretary to the Government of India,
Fort William.

Dated Singapore, 5th October, 1864.

Foreign Department.
Political.

SIR,—In acknowledging the receipt of your Office Despatch, No. 363 of the 15th August, transmitting for the information of this Government, a copy of the instructions received from the Right Hon'ble the Secretary of State for India, on the subject of the Policy to be pursued with regard to the Native States in the Malayan Peninsula, I have been desired by His Honor the Governor to represent for the consideration of His Excellency the Governor General in Council, that, ever since the death of the late Bandahara Tan Koris, further then affording an asylum to the family of the deceased, His Highness the Tumongong has abstained from all interference in the affairs of Pahang, whilst his warlike preparations have been strictly restricted to the adoption of measures to repel aggressions upon his own territories, he has moreover though unsuccessfully made friendly advances to Inche Wan Ahmed, and, as regards any matter in dispute between them expressed himself always perfectly prepared to abide by the decision of the British Government.

2. Under the above circumstances, any disturbance of the tranquillity that now prevails can only arise from some unprovoked attack upon the territories of Johore, and with reference to the Secretary of State's orders, and with a view to prevent any second misconception on His Honor's part of the views entertained by the Supreme Government, he trusts that he may be favored with an expression of the opinion of His Excellency the Governor General in Council as to the propriety of his at once addressing Inche Wan Ahmed, warning him against making any further incursions across the frontier, as clearly specified by the Treaty of 1862, requiring him to submit any differences with the Tumongong to our arbitration, and pointing out that he will be held responsible for any violation of the peace, or whether he should delay writing until an attack may be made, when, in the event of remonstrances proving of no avail assistance might be rendered to the Tumongong, to the extent of enabling him to clear his country of the invaders.

3. His Honor deems it right to observe that he does not at present anticipate any hostile movement by Inche Wan Ahmed's adherents across the boundary, at the same time such a contingency is possible, and he is therefore anxious to be furnished with clear and precise instructions for his guidance.

I have, &c.,

(Signed) J. BURN, *Captain,*

Offg. Secretary to Government, Straits Settlement.

Singapore, 5th October, 1864.

Letter from the Government of India, dated 16th November, 1864.

No. 514.

From Colonel H. M. Durand, C. B., Secretary to the Government of India, to the Governor of the Straits Settlement.

Dated Fort William, the 16th November, 1864.

Foreign Department.
Political.

HONORABLE SIR,—I am directed by the Governor General in Council to acknow-

ledge the receipt of your letter No. 1172, dated 5th October, and in reply, to inform you that, the communication which you seem anxious to make to Inche Wan Ahmed would appear to be in accordance with the Despatch from the Secretary of State No. 33, dated 24th June last, a copy of which has been furnished to you. As the communication is likely to have a good effect, His Excellency in Council authorizes you to make it.

2. The proposed assistance to the Tumongong on the occurrence of the contingency mentioned in your letter is, of course, out of the question. His Excellency in Council does not see how the British Government could help the Tumongong to clear his country of invaders without engaging in actual hostilities with them.

I have, &c.,

H. M. DURAND,
Secy. to the Govt. of India.

Fort William, the 16th November, 1864.

Singapore: copies of correspondence between the Governor of the Straits Settlements and Abu Bakar, Temenggong of Johore, and others; suppression of piracy, Inche Wan Ahmed, Pahang, National Archives, Londra, FCO 141/16649

In questo secondo gruppo di lettere la corrispondenza si fa sempre più concitata in relazione al tema delle dispute territoriali fra Pahang e Johor ed è interessante notare come, da una parte e dall'altra, i contendenti (che godevano entrambi di pari dignità internazionale) tentassero di accattivarsi la benevolenza del governatore degli Stabilimenti degli Stretti al fine di ottenere l'appoggio britannico. Un primo esempio è riportato nella missiva datata 27 luglio 1865, in cui Cavenagh chiede spiegazioni a Wan Ahmed, riconosciuto quale legittimo Bendahara di Pahang, circa l'attività sospetta di stampo piratesco di un tal Inche Boojiang presso Pulau Seribuat: nello specifico viene descritto un episodio di saccheggio perpetrato ai danni di una piccola compagnia di taglialegna intenta, probabilmente, a fare rifornimenti di materia prima presso l'isola.

«[...] *a party of British Chinese subjects, whilst peaceably cutting timber on Pulo Sereebuat, having been attacked by a large body of Malays, their boat plundered, and one of their number, who is still missing, supposed to be killed [...] we lately dispatched two Men-of-War Steamers to Pulo Tinghi, with orders to search all the neighbouring Islands, [...] it appears that, the head man named ...jang (scorrendo le lettere il nome viene chiaramente riportato), is well known, in the campong of Wan Seyed, near Indow [...]*»

in buona sostanza il pirata Inche Boojiang aveva trovato riparo in un piccolo villaggio di confine posto sull'Endau dove le autorità locali si erano rifiutate di collaborare con gli ufficiali delle due navi inviate dal governatore degli stretti per la restituzione del maltolto e la consegna dei responsabili. Nella lettera di Wan Ahmed in risposta a quella del 27 luglio 1865 emergono due elementi interessanti: in primo luogo la ferma convinzione, ribadita due volte nel corso del testo, circa la legittima appartenenza delle isole oggetto del trattato del 1862 al regno di Pahang

«[...] *For the respect which our friend entertains for us, our friend first acquaints us of the circumstance, because the jurisdiction is ours, composing of the following Islands, namely:- Tioman, Pulo Tinghi, and other small Islands. The man, we hear, has run away from here to Indow. [...] the said Inche Boojiang shall certainly fall upon us, provided if he can be found on any of the Islands within our jurisdiction, such as Indow, Pulo Aor, Tioman, Pulo Tinghi, and other small Islands [...]*»

la seconda informazione importante è la peculiare perifrasi che utilizza il Bendahara per spiegare la mancata pronta risposta alla prima missiva di Cavenagh, dando così ad intendere, ad un occhio certamente un po' sospettoso, che un certo grado di (tacita) complicità con quel pirata non fosse tanto difforme dalla realtà dei fatti.

«[...] *The reason why we did not reply sooner to our friend's letter, is, because, we were not in Pahang at the time when our friend's letter arrived, we were at Quanton, a place within our jurisdiction; it was here we learnt that our friend had sent us a letter by the steamer which remained only a short time [...]. We had a mind even then of answering our friend's letter, but we deferred doing so, as we thought it would be better to search for the man first [...] but Boojiang was not to be found. We therefore now inform our friend of this, in order that our friend may know the cause of the delay of replying to our friend's letter».*

La replica, nel più puro stile britannico, è quanto più compassata e pragmatica possibile

«[...] we are glad to find that our friend is aware of the responsibility that attaches to him as the Ruler of Pahang to prevent his subjects from leaving his territories to make piratical attacks on peaceful traders

e continua ribadendo (e sottintendendo) che i limiti territoriali del trattato del 1862 non possono essere superati senza un accordo ufficiale fra le due parti

[...] we are unable to recognise our friend's claims over Islands which were never included within the limits of the Government of our friend's predecessor [...].».

Proseguendo nella lettura della corrispondenza del 2 luglio 1866, i toni iniziano ad inasprirsi e il Bendahara Ahmed utilizza alcune argomentazioni di carattere storico, adducendo quale inoppugnabile prova del proprio diritto di governare sulle isole in questione, il fatto che da sempre fossero abitate da pescatori e taglialegna di Pahang

«From all ancestors that have been passed these Islands, named, Pulo Tioman, Pulo Tinghi, Pulo Aor were under the controul of the ruler of Pahang, and not under the jurisdiction of the Tumongong of Johore, our friend may ask from all the old men living on the said Islands, from whom our friend may obtain all truth».

Tuttavia e nonostante le buone dichiarazioni d'intenti e l'assiduo scambio epistolare con il governatore degli Stabilimenti degli Stretti, Wan Ahmed non aveva certo intenzione di mollare la presa su quelle terre che, evidentemente, riteneva gli appartenessero di diritto e nel settembre di quello stesso anno organizzò segretamente una spedizione che le strappasse con la forza al temenggong. Il progetto del Bendahara incontrò nondimeno delle difficoltà in quanto venne scoperto dagli agenti di Abu-Bakar e riferito a Cavenagh; nella lettera del 10 settembre 1866 si legge infatti

«[...] we recently received information from Che Maohmed Ali, the Orang Kaya (ricco notevole) of Pulo Aor, that Inche Wan Ahmed had very lately sent for man named Sengit, a native of Pulo Aor to come to Pahang, and had, there appointed him Orang Kaya of Pulo Aor. This Sengit then returned to Pulo Aor and attempted to exercise authority there, [...]. On the 24th August last Tunku Jenal (ufficiale di Ahmed) had left Pahang with five large prahus for Indow, where they were to be joined by other prahus, and then to proceed to Pulo Tinghi and other islands for the purpose of attempting to establish Inche Wan Ahmed's authority [...].».

Per tentare di far luce sulle vicende di quelle turbolenti settimane di settembre, il governatore degli stretti inviò in missione esplorativa la cannoniera *HMS Pluto* nelle acque che bagnavano l'arcipelago di Pulau Aor: la crociera della Pluto, tuttavia, e come si può constatare leggendo il rapporto del comandante T.A. Fox del 25 settembre 1866, non produsse risultati concreti limitandosi a rilevare la presenza di diverse imbarcazioni pirata che operavano fra Trengganu e Johor. Inoltre, la vicenda di Tunku Jenal trovò parziale giustificazione quando il Bendahara scrisse a Orfeur Cavenagh sostenendo che

«we sent our Officer Tunkoo Jenal, to inspect our territories, Pulo Tinghi, Pulo Tioman and Pulo Aor, [...] (because) the Tumongong's gunboat and his people had made a disturbance in the above places and seized our people [...]. We think that the information regarding piracies given to our friend were all false against us [...].»

In buona sostanza, l'acredine fra il temenggong Abu-Bakar e il Bendahara Wan Ahmed era sufficiente in sé a dare contezza delle rispettive azioni di disturbo, con conseguenti rimostranze fatte pervenire al governatore britannico, poste in essere da ambo le parti. Il primo riteneva che a un generale clima di *laissez-faire* (in senso lato) in politica internazionale avrebbe corrisposto un sostanziale indebolimento di Johor sia sul piano delle relazioni con gli altri stati della penisola malese che su quello dei rapporti di forza militari; il secondo, era fermamente convinto della bontà e correttezza delle proprie rivendicazioni territoriali e per questo finanziava lo svolgimento di azioni di pirateria volte a fiaccare la posizione apparentemente inamovibile del temenggong. Ancora, nel rapporto allegato alla lettera del 18 ottobre 1866 spedita da Abu-Bakar a Cavenagh si legge

«The Orang Kaya (Pulo Aor) said that one of the Johore gunboats had been fired upon by Tunku Jenal's boat. We then went to Pulo Tioman and found it deserted by the inhabitants. [...] We then went to Pulo Tinghi, where we saw the Orang Kaya's son named Gundot. He reported that all the inhabitants of Pulo Tioman, as well as Nong Che of Sedili, had been seized by Tunku Jenal and carried to Indow».

Un altro elemento importante che emerge dalla lettera datata 20 novembre 1866 è quello che riguarda un possibile “vizio” di forma che sarebbe andato a inficiare, seguendo il ragionamento di Wan Ahmed, la validità stessa del trattato del 1866

«it being customary in Pahang that since the time of our late father whatever the Raja intends to do he would require first to consult amongst his nobles, and if he does any thing without first consulting and obtaining the counsel of his great people, the country would not be in peace, this is what we make known to our friend regarding the above Islands...»

La risposta è sempre la stessa

the Treaty was duly executed by the then lawful Ruler of Pahang, and is therefore binding upon all his successors without reference to previous circumstances [...].»

Governor's reply, dated 6th December, 1864.

General No. 1436
of 1864.

No. 37.

To the Secretary to the Government of India,
Fort William.

Dated Singapore, 6th December, 1864.

Foreign Department.
Political.

SIR,—With reference to your Despatch, No. 514 of the 6th ultimo, I have been desired by His Honor the Governor, to represent most respectfully for the consideration of His Excellency the Governor General in Council, that, although His Honor has every reason to believe that a communication to Inche Wan Ahmed to the effect that the British Government would not permit any wanton aggression on his neighbour's territories, and would hold him answerable for the due observance of the provisions of the Treaty of 1862, would not be disregarded by that Chief, and would in fact prove a beneficial effect in maintaining the prevailing peace and tranquillity yet there is of course a possibility of the warning being unheeded.

His Honor now understands that it is not intended that, under any contingency assistance should be rendered to the Tumongong in repelling an attack, however unprovoked, upon his country hence, by writing to Inche Wan Ahmed to the intent that he would be considered responsible for any violation of the Treaty, well knowing that no such responsibility would be exacted, however flagrant might be his conduct. His Honor would run the risk of bringing our name into contempt by holding out a threat which, there being no idea of carrying it into execution might subsequently in spite of all remonstrances, be set at nought with impunity, under such circumstances he trusts that he may be deemed to have judged rightly in abstaining from acting upon the authority conveyed in your Despatch and addressing the above Chief as originally proposed.

I have, &c.,

(Signed) R. MACPHERSON,
Secretary to Government, Straits Settlement.

Letter to the Bandahara of Pahang, dated 27th July, 1865.

General No. 885
of 1865.

No. 74.

To Inchi Wan Ahmed,
Pahang.

Dated Singapore, 27th July, 1865.

(After compliments.)

Foreign Department.

We deem it right to bring to the notice of our friend, that a party of British Chinese subjects, whilst peaceably cutting timber on Pulo Sereebuat, having been attacked by a large body of Malays, their boat plundered, and one of their number, who is still missing, supposed to be killed, with the view of making enquiries with regard to the missing man, and of seizing and bringing to justice the perpetrators of this serious crime, we lately dispatched two Men-of-War Steamers to Pulo Tinghi, with orders to search all the neighbouring Islands, from the report that has now reached us, it appears that, as soon as the above offenders, of whom the head man named *...* is well known, observed the steamers they sought shelter in our friend's country, in the campong of Wan Seyed, near Indow, and as the Officer in command of the vessels, out of respect for our friend's rights, did not consider himself justified in pursuing them into our friend's territories, he returned to Singapore, we therefore request that our friend will adopt every measure in his power to seize and punish these evil disposed persons, and to enforce the restoration of any portion of the plundered property which they may have in their possession.

9

We need hardly point out to our friend that the British Government will not allow its subjects to be plundered and their lives taken away with impunity, and consequently, if it is out of our friend's power to render suitable assistance in this matter, it will become our duty to take further steps towards securing the apprehension of Boojang and his followers, and causing them to receive the punishment due to the crime of which they have been guilty.

(Signed) ORFEUR CAVENAGH. *Colonel,*
Governor.

Letter from the Bandahara of Pahang, dated 9th September, 1865.

Translation.

From Datu Bandahara Sewaraja of Pahang, to the Hon'ble Colonel Orfeur Cavenagh, Governor of Prince of Wales' Island, Singapore and Malacca.

(After compliments.)

We have received our friend's letter per steamer, asking us the favor to apprehend a man who forcibly took away a tongkang and whose name is Inche Boojang. For the respect which our friend entertains for us, our friend first acquaints us of the circumstance, because the jurisdiction is ours, composing of the following Islands, namely:—Tioman, Pulo Tinghi, and other small Islands. The man, we hear, has run away from here to Indow. It was utterly unknown to us what the man had committed, because he is not one of our men, and moreover we hear that a man who goes by the name of Inche Boojang, is one of the Tumongong's followers—we also heard of this before and after we took possession of Pahang. Now he has come this side to cause disquietude in our jurisdiction. Until our friend informed us of the affair then we came to know, before that we only know his name as one who had created disquietude within our jurisdiction, but he was never caught in the act. Now we have learnt the truth from our friend, and at the same time our friend asks us to apprehend the man, moreover, we think, if it is true for what he is accused of, the duty of apprehending the said Inche Boojang shall certainly fall upon us, provided if he can be found on any of the Islands within our jurisdiction, such as Indow, Pulo Aor, Tioman, Pulo Tinghi, and other small Islands—not only this Boojang, but any other, or more illustrious personage than this Boojang shall be apprehended, to comply with our friend's command, as it behoves us to do between friend and friend, like us and our friend, to assist one another. The reason why we did not reply sooner to our friend's letter, is, because, we were not in Pahang at the time when our friend's letter arrived, we were at Quanton, a place within our jurisdiction; it was here we learnt that our friend had sent us a letter by the steamer which remained only a short time at our country Pahang. We then at once hastened our return to Pahang, but when we arrived there, the steamer had already returned to Singapore. We had a mind even then of answering our friend's letter, but we deferred doing so, as we thought it would be better to search for the man first and communicate to our friend the result. For this purpose, we sent out our men to search for him at Indow, one of the Islands within our jurisdiction, but Boojang was not to be found there. We therefore now inform our friend of this, in order that our friend may know the cause of the delay of replying to our friend's letter. But should the said man afterwards come again into any of those Islands within our jurisdiction, do not our friend be troubled for, we shall apprehend him with our authority. We have nothing to send to our friends in token of friendship except our best respects.

DATU BANDAHARA SEWARAJA OF JOHORE.

Written on the 17th Rabil Akhir, Saturday, at 8 o'clock, in the year 1282.

Governor's reply, dated 10th October, 1865.

No. 96.

To Inche Wan Hamed,
Pahang.

Dated Singapore, 10th October, 1865.

(After compliments.)

We have received our friend's letter dated 9th ultimo, and we are glad to find that our friend is aware of the responsibility that attaches to him as the Ruler of Pahang to prevent his subjects from leaving his territories to make piratical attacks on peaceful traders, at the same time we are unable to recognise our friend's claims to exercise jurisdiction over Islands which were never included within the limits of the Government of our friend's predecessor, and which have always been under the rule of Highness the Tumongong of Johore, by whom every assistance is invariably afforded in bringing to justice persons who may be guilty of any crime committed in those neighbourhood, and who in the present instance despatched a party to endeavour to apprehend Inche Boojiang and his followers, who, however, as already mentioned to our friend escaped to the mainland.

(Signed) ORFEUR CAVENAGH, *Colonel,*
Governor.

Letter from the Bandahara of Pahang, dated 2nd July, 1866.

From Datoh Bandahara Sewaraja, of Pahang, to the Hon'ble Colonel Orfeur Cavenagh, Governor of Prince of Wales' Island, Singapore and Malacca.

We inform our friend that the letter which our friend wrote to us on the 19th Jamade^l Awal or 10th October 1865, has safely reached us, wherein we learn that our friend is unable to

recognize us in exercising over the Islands which are known to our friend that all these Islands are always under the rule of the Tumongong of Johore. It is not that we place our authority above that of our friend's it is not at all proper like ourselves to place authority above that of our friend's, but we think it only just for us to report and to inform our friend in reality concerning a subject which our friend may likely seem to be ignorant. From all ancestors that have been passed these Islands, named, Pulo Tioman, Pulo Tinghi and Pulo Aor were under the controul of the ruler of Pahang, and not under the jurisdiction of the Tumongong of Johore, our friend may ask from all the old men living on the said Islands, from whom our friend may obtain all truth. We have nothing but to send our best compliments to our friend along with a pair of spears mounted with gold.

DATU BANDAHARA SEWARAJA OF JOHORE.

Written on the 18th Suffer 1283, corresponding with 2nd July, 1866.

Governor's reply, dated 6th August, 1866.

No. 115.

General No. 864
of 1866.

To the Bandahara of Pahang.

Dated Penang, 6th August, 1866.

(After compliments.)

Foreign Department.

We have received our friend's letter of the 2nd ultimo, and understood its contents. We regret that we are unable to concur with our friend in the opinion expressed as to his right to exercise authority over the Islands therein referred to.

2. When we assumed charge of this Government, our friend's brother was the lawful ruler of Pahang, but he never laid claim to any power over the above Islands, on the contrary, they were under the charge of persons appointed by the Tumongong of Johore, and, when some British subjects were plundered in their vicinity, the Tumongong was called upon to punish his officers, who took no steps to afford the sufferers redress, many of the plunderers were seized by an armed party from the Straits Government Steamer *Hooghly* and tried at Singapore, if, at this time, our friend's brother had exercised any authority over the Islands, the fact must have been brought to notice on the trial and he would have been written to on the subject.

3. When our friend's brother abdicated the office of Bandahara he was succeeded by his son who equally, with his father, advanced no claim to the Rulership of the Islands, and who moreover entered into a Treaty with the present Tumongong, in which the boundaries of the two States of Pahang and Johore are distinctly specified, on his death, our friend obtained the Bandaharaship, and, consequently, succeeded to all the rights that he enjoyed, these rights will always be respected by this Government, but any extension of our friend's jurisdiction to the injury of his neighbours and without their concurrence cannot be recognised.

4. We are much obliged for the pair of spears which our friend has kindly forwarded for our acceptance, and we shall be always happy to hear of our friend's welfare and of the prosperity of the country under his rule.

(Signed) ORFEUR CAVENAGH, *Colonel,*
Governor.

Letter from the Regent of Johore, dated 10th September, 1866.

From Wankoo Abdulrahman, Regent of Johore, to the Secretary to Government, Straits Settlement.

(After compliments.)

We beg to make known to our friend for the information of the Honorable the Governor, that we recently received information from Che Mahomed Ali, the Orang Kaya of Pulo Aor, (who was appointed to that post about two years, by His Highness Datu Tumongong Abubakar Sri Maharaja, in succession to his father, the previous Orang Kaya) that Inche Wan Ahmed had very lately sent for a man named Sengit, a native of Pulo Aor to come to Pahang, and had, there appointed him Orang Kaya of Pulo Aor. This Sengit then returned to Pulo Aor and attempted to exercise authority there, whereupon Che Mahomed Ali sent to report the matter to us. We immediately despatched one of our gunboats to make enquiries, and on Saturday last one of the crew of the gunboat arrived at Teloh Blangah with the following intelligence:—On the 3rd instant, while the gunboat was in Teloh Teloran the Senior Captain of the gunboat Haji Mahomed met a Pahang man named Che Jamaloodin, with whom he was on terms of intimacy, and this Che Jamaloodin told him that on the 24th August last Tunku Jenal had left Pahang with five large prahus for Indow, where they were to be joined by other prahus, and then to proceed to Pulo Tinghi and other islands at present under the jurisdiction of Johore, for the purpose of attempting to establish Inche Wan Ahmed's authority. It was stated that the prahus that left Pahang were all provided with fighting screens. Haji Mahomed upon hearing this sent a messenger to communicate the news to us and himself proceeded with the gunboat to Pulo Tinghi.

We intend to despatch other two gunboats to join the one already on the East Coast, as soon as they can be got ready, and in the meantime we think it is proper that we should make known what has taken place for the information of His Honor the Governor, in accordance with the provisions of the Treaty between Johore and Pahang entered into in 1862.

DATU TUMONGONG ABUBAKAR SRI MAHARAJAH.

Dated at Teloh Blangah, this 10th September, 1866.

11

Governor's reply, dated 24th September, 1866.

No. 129.

To Wankoo Abdulraman, Regent of Johore,

Singapore.

Dated Singapore, 24th September, 1866.

General No. 999
of 1866.

(After compliments.)

We have the honor to acknowledge the receipt of our friend's letter of the 10th instant, and to inform our friend that, in accordance with instructions from His Honor the Governor, the steamer *Pluto* has recently been dispatched on a cruise along the East Coast of the Malayan Peninsula, and the Commander has been directed to touch at Pulo Aor, and to ascertain whether there is apparently any real foundation for the report as to the intentions of the Bandahara of Pahang to attack that Island.

2. His Honor trusts that the Bandahara will not attempt to disturb the general peace now happily prevailing.

(Signed) R. MACPHERSON, *Lieut.-Colonel,*
Secretary to Government, Straits Settlement.

Foreign Department.

Letter from the Commander of Steamer Pluto, dated 25th September, 1866.

No. 25.

From the Commander of the Straits Government Steamer *Pluto*, to the Hon'ble Colonel Macpherson, Secretary to Government, and Resident Councillor, Singapore.

Dated 25th September, 1866.

SIR,—I have the honor to report the arrival of the Straits Government Steamer *Pluto*, from Pulo Tinghi being the last place of call.

I left Singapore on the 15th instant, and took in tow a tonkang with the reliefs for the Horsburgh Light-house, and cast it off at 1.30 P.M. I then proceeded to the North and anchored for the night at 11h. 30m. P.M. off Tingaroh Point, at 5h. 30m. A.M. the 16th instant, I proceeded to Pulo Tinghi and found the head man and all the people had left the Island, one of the Tumongong's gunboats and sampan were stationed there, 7h. 30m. A.M. proceeded towards Pulo Aor, arrived at 1 P.M. landed and saw the head man, found that Tunku Jana had sent a letter ordering him to come to Indow, the letter I beg to enclose, I told him not to go, but I would be back in a few days, he also reported that some of the Pahang men had fired into the Tumongong's gunboats three times, 2 P.M. proceeded towards Joero Bay at Tioman Island, which place I was informed I should find 10 boats belonging to Bandahara of Pahang, the head man being Tunku Jana, arrived at 6.30 P.M. and saw no boats to proceed towards Pahang, where I arrived at 8.30 A.M. on the 17th instant, at 9 A.M. proceeded in the 1st cutter with Nong Besar, the Tumongong's head man, to Pahang, where I saw the Bandahara and gave him the letter in person, I told him I would call off his River on Saturday for an answer, I also informed him I had been to the three Islands, and that his men had fired at the Tumongong's gunboats at Pulo Aor, he said it was without his orders, he also informed me that Pulo Tioman, Pulo Aor, and Pulo Tinghi belonged to him and not to the Tumongong, I told him they did not, and that he had much better leave them alone, I then proceeded on board, left Pahang at 4.30 P.M. and arrived at Tringanu at 10 A.M. on the 18th instant, landed and delivered the letter in person, left for Kalantan at 1 P.M. where I arrived at 8 A.M. on the 19th, landed and delivered the letter, the Rajah kept me outside his door before he would see me one hour and a half, and I had great trouble to get him to receive the letter, and all the information I could get that some piracies had taken place some two months since, and the boats had gone to China, and that one of the Siam steamers had been there only a few days before having received an answer to the letter, left at 8 P.M. for Tringanu and arrived at 10 A.M. on the 20th instant, I received an answer to the letter delivered, and could only get information that some piracies had taken place about 2 months before off Tingoram, the Sultan came on board, he gave me 4,600 billets of firewood and water, he requested me to make his request to His Honor the Governor, that the steamer may be sent next year to take him to Pahang, as he wishes to see Bandahara Tunku Alley's grave, and that if the *Pluto* takes him back to Kamaman he will return in his own boats, left on the 21st for Pahang and arrived at 1.30 P.M. the 22nd instant, received an answer, and left at 8 P.M. arrived at Tioman at 8.30 A.M. on the 23rd, and found the place deserted, so proceeded on at once to Pulo Aor, and passed the Tumongong's cutter and gunboat off Pulo Pemangil, arrived off Pulo Aor at 3 P.M. found one gunboat and three sampans there belonging to the Tumongong, the head man of the Island came on board and reported all well, so proceeded to Pulo Tinghi, where I anchored at 10 P.M. 24th instant, found one of the Tumongong's gunboats at anchor and one sampan, I was obliged to send all hands on shore to cut wood, the coals being almost finished, I found that some of the men had returned to Pulo Tinghi and the head man's son came to see me, and reported his father would return in two days, I delivered him your orders, left Pulo Tinghi at 7 P.M. on the 24th instant, for Singapore, I beg to enclose three letters and report that we brought three prisoners from Tringanu.

I have, &c.,

T. A. FOX,

Commander.

From Datoh Bandahara Sewaraja of Pahang, to the Hon'ble Colonel Macpherson,
Resident Councillor, Singapore.

(After compliments.)

Our friend's letter despatched by a steamer has safely arrived, and on our opening it we find that our friend informed us regarding pirates that have disturbed the Malay coast, we were pleased to hear the expressions of our friend towards us, which were for our own good, and to place us on guard. Previous to the receipt of our friend's letter, we sent our Officer Tunkoo Jenal, to inspect our territories, Pulo Tinghi, Pulo Tioman and Pulo Aor, he went however without being properly armed, whilst there people informed us that the Tumongong's gunboat and his people had made a disturbance in the above places and seized our people, who for ages had resided there, and when we were informed of this, we directly ordered our Officer Tunkoo Jenal to proceed to our territories above-mentioned with regard to the information regarding piracies given to our friend none such have occurred. We think that the informations given to our friend were all false against us for, had any other information besides that of piracies been laid before our friend, most likely our friend would not believe them, hence they therefore prefer laying such information so as only to make our friend to be annoyed against us, but if our friend considers that such information is true, it might hereafter be very difficult for our people to proceed to our friend's country to trade, because some other information might also be given to our friend against them, and which might put them to great difficulties. In short, our friend is fully aware from olden times as to the arrangement between Singapore and Pahang.

We have nothing to send our friend only giving our best compliments to our friend.

DATU BANDAHARA SEWARAJA OF PAHANG.

Written on the 13th Jamadal Awal 1283, corresponding with 23rd September, 1866.

Letter to the Bandahara of Pahang, dated 18th October, 1866.

General No. 1077
of 1866.

No. 138.

To the Bandahara of Pahang.

Dated Singapore, 18th October, 1866.

(After compliments.)

Foreign Department.

We have been made acquainted with the contents of our friend's letter addressed to the Hon'ble the Resident Councillor, in which our friend asserts that he merely sent his Officer Tunkoo Jenal to visit Pulo Tinghi, Pulo Tioman and Pulo Aor, and that Tunkoo Jenal was not properly armed, we regret to mention that it has been brought to our notice that all the inhabitants of Pulo Tioman were carried off by Tunkoo Jenal to Pahang, we have already informed our friend that we are unable to recognise his right to claim jurisdiction over the above Islands, and consequently we can only look upon the above proceeding as an act of piracy and robbery, as well as an aggression on the territory of His Highness the Tumongong, for which redress should be offered we are anxious for the prosperity and welfare of our friend and his people, but if he after repeated warnings he has received, our friend fails to act upon our friendly advise, he alone will be responsible for the consequences of his attempt to disturb the general peace now prevailing, and for any ill that may be thereby entailed, either upon himself or his country.

(Signed) ORFEUR CAVENAGH, Colonel,

Governor.

Letter from the Regent of Johore, dated 13th October, 1866.

From Wankoo Abdulrahman, Regent of Johore, to the Secretary to Government,
Straits Settlement.

(After compliments.)

We have the honor to forward the translation of a report from Rajah Kechil, whom we recently sent to visit the Islands on the East Coast of the Malay Peninsula belonging to Johore, and which we beg our friend will kindly lay before His Honor the Governor. This report fully confirms the intelligence we had before received of the outrages committed at these islands by order of Inche Wan Ahmed of Pahang. It will be seen that all the inhabitants of Pulo Tioman have been carried away. As it will be necessary that

13

we should take some measures for the recovery of these persons we venture to ask the advice of His Honor as to our course.

DATU TUMONGONG ABUBAKAR SRI MAHARAJAH OF JOHORE.

Dated at Tellok Blangah, this 13th October, 1866.

Report of Rajah Kechil.

I left Johore Bahru on the 6th Jamadil Awal, 1283 (16th September, 1866,) in one of the Johore gunboats and reached Pulo Tinghi on the 8th, I found there several of the Johore gunboats and sampans. Haji Mahomed, the commander of one of the gunboats, reported that the Batin and Juroo of Pulo Tinghi had both fled from the island in apprehension of a visit from Tunku Jenal. On the 11th, in company with the other gunboats and prahus, I left Pulo Tinghi for Pulo Aor, but owing to the rough weather and contrary winds the squadron became dispersed. On the 14th, near Pulo Pamangil, saw H. M. steamer *Pluto* bound to Pulo Aor. On the 17th, made Pulo Aor and found there the other gunboats and prahus. Haji Mahomed reported to me that two prahus had recently arrived at Pulo Aor, and that the persons in charge had presented to Orang Kaya, Mahomed Ally and Sengit, two balls of opium and four baskets of tobacco, in name of the Chief of Indow. Next morning I ordered that these presents should be given back, and that the Pahang prahus should at once leave Pulo Aor. I sent for Sengit, but he was afraid to come, and sent his uncle and cousin to make excuses from him. Next morning he came and asked pardon. I told him he must go to Johore Bahru to make his explanations to Wankoo Abdulrahman. He agreed to this, but when I left Pulo Aor he sent his uncle and two brothers to accompany me, saying, he himself was too unwell to go. From Pulo Aor I proceeded to Pulo Tioman. On my arrival at Tioman I ordered Aboobakar to proceed in his sampan to Indow and then to rejoin me at Pulo Kuban. At Tioman, a man named Gundot reported that there were some men collecting rattans and birds nests. I examined these men and asked them if they had a pass from Johore Bahru or Tellok Blangah. They answered that they had no pass but had been ordered by Wan Uda, the son of Wan Syed of Indow, to come to Tioman and collect these articles. They said they had already gathered 30 cattiees of birds nests, which had been delivered to Wan Uda. They had with them 300 rattans, I ordered them to be taken into custody—I then directed Abdullah Mahomed bin Noor with his crew to examine the island. When he returned he brought 10 cattiees of birds nests, which he said had been gathered by some Indow people at Campong Juara, but he had not got hold of these men as they all fled on his approach—he found the birds nests in their ponds. When I arrived at Pulo Tioman I went ashore to make enquiries. I found the campong of the Orang Kaya Benchol deserted—the houses had been burnt and destroyed—there was newly planted paddy in two or three ladangs, about 1 foot in height, and about 10 or 12 goats, very wild, which run into the jungle. I could get no information as there was not one of the inhabitants of the island left. On the 22nd, I left Pulo Tioman with the gunboats and sampans and reached Pulo Kuban on the 23rd, I sent a sampan to make the circuit of the island, some men were seen gathering rattans in a small river called “Mahong” but they run into the jungle, their sampan and 30 bundles of rattans were seized. After leaving Pulo Kuban, Abubakar, who had been sent to Indow to make enquiries, rejoined me and reported that he had been informed that the Orang Kaya of Tioman and Nong Che of Sedili with all the inhabitants of Tioman, men, women and children, more than 30 in all, had been carried by Tunku Jenal to Pahang. His informants were Wan Ungah and Datu Muda Tohmong. I arrived at Johore Bahru on the 1st Jumadil Akhir, 1283.

Letter from the Regent of Johore, dated 18th October, 1866.

From Wankoo Abdulrahman, Regent of Johore, to the Secretary to Government, Straits Settlement.

(After compliments.)

We beg to forward to our friend the abstract of a report made to us by Nong Besar, who, with our friend's permission, lately visited the islands on the East Coast of the Malay Peninsula in Her Majesty's steamer *Pluto*. Our friend will oblige us by laying this paper before His Honor the Governor, with reference to our letter of the 13th instant. It should have accompanied that letter but by inadvertence it was omitted.

DATU TUMONGONG ABUBAKAR SRI MAHARAJAH.

Dated at Telloh Blangah, this 18th October, 1866.

Abstract of Nong Besar's Report.

On Saturday, the 5th of Jumadil Awal, 1283 (15th September, 1866) I left Singapore in H. M. steamer *Pluto*, and reached Pulo Tinghi on the 6th. I found that all the inhabitants of that island had fled, fearing an attack from Pahang. Then proceeded to Pulo Aor. Went on

shore with Captain Fox and saw the Orang Kaya, Mahomed Ally, he reported that a prahu from Indow has arrived on the previous day with a letter from Tunku Jenal. This letter was delivered to Captain Fox. The Orang Kaya said that one of the Johore gunboats had been fired upon by Tunku Jenal's boat. We then went to Pulo Tioman and found it deserted by the inhabitants. Reached Pahang on the 7th and went on shore with Captain Fox, found Inche Wan Ahmed in the house of the Captain China. There was some discussion about the islands which Inche Wan Ahmed said belonged to him. Inche Wan Ahmed denied that he had authorized Tunku Jenal to send the letter to the Orang Kaya of Pulo Aor. The steamer then proceeded to Tringanu and Calantan. The Sultan of Tringanu came on board the steamer, and there was some conversation about the islands, which the Sultan said did not belong to the Tumongong. The Sultan at last said that he did not think Inche Wan Ahmed wanted the islands, but that he wished to annoy the Tumongong and put him to expense. After calling again at Pahang, the *Pluto* proceeded to Pulo Tioman, where I went ashore with Captain Fox. The Orang Kaya's house was found deserted. The steamer then called at Pulo Aor, and found two prahus which had been sent from Indow by Tunku Jenal. We then went to Pulo Tinghi, where we saw the Orang Kaya's son named Gundot. He reported that all the inhabitants of Pulo Tioman, as well as Nong Che of Sidili, who was then on a visit to the island, had been seized by Tunku Jenal and carried to Indow.

Governor's reply, dated 19th October, 1866.

General No. 1082
of 1866.

No. 139.

To Wankoo Abdulrahman, Regent of Johore,

Singapore.

Dated Singapore, 19th October, 1866.

(After compliments.)

Foreign Department.

We have the honor to acknowledge the receipt of our friend's letters, dated 13th and 18th instant, reporting the outrage committed upon the inhabitants of the Island of Pulo Tioman by Tunku Jenal, an Officer of the Bandahara of Pahang, and have been requested by His Honor the Governor to mention that a communication upon the subject has been addressed by this Government to the Bandahara which he trusts may have a beneficial effect.

(Signed) R. MACPHERSON, *Lieut.-Colonel,*
Secretary to Government, Straits Settlement.

Letter from Shabandar of Pahang, dated 15th November, 1866.

From Shabandar of Pahang, to the Hon'ble the Governor of the Straits Settlement.

Our friend's letter to our Raja regarding Pulo Aor, Pulo Tinghi and Pulo Tioman, we have known and can as well remember that since the time of our grandfather, and our father and even to us, the jurisdiction over all these Islands was not under the Tumongong of Johore, but was clearly under that of the Ruler of Pahang. All the Rajahs anciently enjoyed the revenues realized from these Islands. But our friend's letter informing our Raja that these Islands belonged to the Tumongong, caused us much anxiety, we are quite anxious personally to visit our friend, but we could not do so in consequence of the heavy monsoon just setting in, and as soon as the squall is abated we will meet our friend, and can discuss on the matter.

SHAHBANDAR OF PAHANG.

Written on 7th Rajab, 1283, corresponding with the 15th November, 1866.

Letter from the Bandahara of Pahang, dated 20th November, 1866.

From His Highness Datu Bandahara Sewaraja of Pahang, to the Hon'ble Colonel Orfeur Cavenagh, Governor of Prince of Wales' Island, Singapore and Malacca.

Our friend's letter of the 8th Jamadil Akier (corresponding with the 18th October, 1866) has safely reached and been received by us, and on opening this letter, we find our friend reminded us of all which may tend for our own good, and stated that we have failed to act upon this opinion given by our friend by our sending Tunku Jenal to the several Islands for the purpose we have already written about before, we wrote so, because from the time we conquered and assumed the Sovereignty of Pahang it was not only of our will, but with the wish and consent of our great men, because it was their wish to make us Raja to fill up the place which was left vacant by our late father, the old Bandahara Sewaraja, that we are in possession of Pahang by the consent of our great people, we have asked the people as to what other parts to the dependencies of Pahang extend? from which Pahang yearly has received the revenue? They answered, that the revenues yearly enjoyed by Pahang were from Pulo Tinghi, Pulo Aor, and Pulo Tioman, these were the Islands as related by our great people to be attached to our country ever since Pahang was, which quite agrees with our own observation and knowledge that these Islands were under the jurisdiction of our late ancestor, we beg therefore to inform our friend of

the fact. It being customary in Pahang that since the time of our late father whatever the Raja intends to do he would require first to consult amongst his nobles, and if he does any thing without first consulting and obtaining the counsel of his great people, the country would not be in peace, this is what we make known to our friend regarding the above Islands.

If nothing impede us after the present monsoon we will send our men to go and meet our friend, who may clearly relate to our friend the whole truth concerning these Islands.

Moreover, the man who carries this letter, his people (5 in no.) have been arrested by the Tumongong's men, and all their property was taken away from them, because these our people went to look their livelihood in our Territory Pulo Tioman, and also our own men while going to Singapore, bringing rattans, on reaching Pulo Kaban they met with the Tumongong's gunboat, the crew of which boat have taken away the rattans, but our men escaped from being arrested and came to Pahang and lodged a complaint to us about it, and likewise our men were fishing in our Territory Pulo Kaban, and they were also apprehended by the Tumongong's people, and until this day they have not yet returned.

We send many compliments to our friend.

DATU BANDAHARA SEWARAJA OF PAHANG.

Written on the 12th Rajab, 1283, corresponding with the 20th November, 1866.

Governor's reply, dated 7th December, 1866.

General No. 1256
of 1866.

No. 156.

To the Bandahara of Pahang.

Dated Singapore, 7th December, 1866.

(After compliments.)

We have received our friend's letter, dated 20th ultimo, and become acquainted with its contents. We are sorry to find that our friend is unwilling to act upon our advice and to abide by the Treaty entered into, by his predecessor, with His Highness the Tumongong of Johore, a Treaty that was made, with the sanction and approval of the British Government, and the provisions of which are calculated to secure the peace and prosperity of both States.

Foreign Department.

2. Our friend being his late father's youngest son could not, upon his father's death, have legally succeeded to the rulership of Pahang, nor did our friend, in any of his letters, ever lay claim to that dignity, our friend merely asserted that he was entitled to exercise authority over the districts of Indow and Quantan at the time the Treaty, above referred to, was made our friend had no jurisdiction in Pahang, and was absent from the country the Treaty was duly executed by the then lawful Ruler of Pahang, and is therefore binding upon all his successors without reference to previous circumstances, moreover, we are well aware that, at least, for the last seven years, His Highness the Tumongong has ruled over the Islands, and that his right to do so was not disputed by our friend's brother.

3. We shall be glad to receive any of our friend's high officers that may visit Singapore, in offering our advice to our friend, we have always had his welfare in view, and been desirous of maintaining the peace of the Peninsula, and if our friend disregards our admonition he must be held responsible for any evil consequences that may ensue, either to himself or his country.

(Signed) ORFEUR CAVENAGH, *Colonel,*
Governor.

Singapore: copies of correspondence between the Governor of the Straits Settlements and Abu Bakar, Temenggong of Johore, and others; suppression of piracy, Inche Wan Ahmed, Pahang, National Archives, Londra, FCO 141/16649

Nel terzo e ultimo gruppo di lettere la questione delle contese territoriali fra Pahang e Johor sembra arrivare a un punto di svolta, complice, con grande probabilità, la necessità percepita da entrambi i contendenti di concentrarsi su altri tipi di problematiche fra cui l'intervento nella guerra civile di Selangor (Wan Ahmed) e la riforma in senso occidentale dello stato (Abu-Bakar). La volontà di mettere da parte il trattato del 1862 è immediatamente visibile nella lettera del 6 marzo 1867, in cui il temenggong scrive

«[...] *While we cannot acknowledge that such a claim is well founded, we are disposed to make any concessions on the point that may be deemed reasonable, as the islands in question are of little value in themselves and we would willingly make some sacrifice of our rights if such a course would have the effect of removing obstacles to a good understanding between two states adjoining each other* [...]».

Dal tono del messaggio si evince dunque una decisa predisposizione al compromesso pur di ristabilire relazioni di buon vicinato con il regno di Pahang. La soluzione proposta dal governatore Cavenagh (in procinto di rassegnare le dimissioni dal suo ufficio e pronto per tornare in Europa) e prospettata al bendahara Ahmed l'8 marzo 1867, è la seguente: tutte le isole a nord della latitudine 2°40' e segnatamente Pulo Tioman, Siribuat, Kaban e altri atolli minori sarebbero tornati sotto la giurisdizione di Pahang a patto che ogni atto di ostilità contro lo stato di Johor fosse interrotto. Sul punto si esprime ancora Cavenagh

«*We have already addressed His Highness the Bandahara of Pahang on subject of our friend's proposal to cede the islands to the north of latitude 2°40', and sincerely trust that the offer may be accepted, and that we may have the satisfaction of learning that the breach that has so long existed between two States that ought to be connected by a strong band of friendship, has been completely healed.* [...]».

Quantunque il clima fra le due entità statali fosse ormai improntato alla distensione e sebbene dal 1868 il temenggong Abu-Bakar non intentò alcuna ulteriore azione militare all'interno dei confini del proprio vicino, l'accordo per la cessione di quelle isole che si trovavano a nord di 2°40' trovò piena applicazione soltanto nel 1897 quando i due capi di stato, autoproclamati sultani, conferirono a quest'ultimo reale dignità internazionale sottoscrivendo un nuovo trattato

«[...] *the left bank of the Endau going to Pahang, the right to Johore. The islands north of a line drawn east from the Endau remained with Pahang; those to the south were awarded to Johore*»¹¹⁶.

¹¹⁶ W. Linehan, *A History Of Pahang*, The Malaysian Branch of The Royal Asiatic Society, Charles Grenier Sdn. Bhd., Kuala Lumpur, 1973, Pag. 91.

Letter from the Tumongong of Johore, dated 6th March, 1867.

From His Highness Datu Tumongong Abubakar Sri Maharajah, Rajah of Johore, K.C.S.I.,
to the Secretary to Government, Straits Settlement.

(After compliments.)

As His Honor the Governor is on the eve of leaving the Straits Settlement, we beg our friend will convey to him the expression of our warmest thanks for the kindness he has always shown to us personally and the great interest he has manifested in the welfare of our state. While His Honor has ever been firm in maintaining the rights of the British Government, we have found at his hands the greatest courtesy and consideration in treating of any affairs that have been transacted between us, and we are glad to have the opportunity of making this acknowledgment, although at the same time regretting much that our personal intercourse with him is in all probability now finally drawing to a close.

We wish more particularly to state the great obligations we are under to His Honor for the continued endeavour he has made to promote good relations between Johore and the neighbouring state of Pahang. Under his auspices, a treaty of friendship and alliance was concluded in 1862, between us and the late Bandahara of Pahang, by which all questions of boundary between the two countries were adjusted and there seemed little chance that any future causes of discord would arise. The present Bandahara, however, has shown himself disinclined to adhere to the terms of this Treaty or to hold friendly relations with us, although, as His Honor is well aware, we have openly

manifested our wish to resume with him the same terms of intercourse we held with his predecessors. It has been suggested to us that one cause of the reluctance of the Bandahara to assent to the Treaty may be the clause by which the islands lying off the East Coast of the Malay Peninsula from Pulo Tioman southwards are declared to be portions of the territory of Johore, on the ground that some of these islands in former times were under the jurisdiction of Pahang. While we cannot acknowledge that such a claim is well founded, we are disposed to make any concessions on the point that may be deemed reasonable, as the islands in question are of little value in themselves and we would willingly make some sacrifice of our rights if such a course would have the effect of removing obstacles to a good understanding between two states adjoining each other, and many of the people of which are connected by ties of relationship, as is, indeed, the case with ourselves and the family of the late Bandahara should, therefore, the present Bandahara manifest a wish frankly to forget past differences and to regulate his intercourse with us on the basis of the Treaty of 1862, we should be inclined to cede to him the islands of Tioman, Siribuat, Kaban and the other islands lying to the north of the latitude of 2° 40' which would place the jurisdiction of the two countries over the islands lying off their coasts, on nearly the same parallel as the boundary between them or the mainland. We trust this declaration on our part will be viewed by His Honor the Governor and the British Government as an earnest of our sincere desire to stand in friendly relations with Pahang and to promote the welfare of that country which is also so intimately connected with Singapore by commercial intercourse.

DATU TUMONGONG ABUBAKAR SRI MAHARAJA.

Dated at Telloh Blangah, this 6th day of March, 1867.

Letter to the Bandahara of Pahang, dated 8th March, 1867.

General No. 345
of 1867.

No. 35.

To the Bandahara of Pahang.

Dated Singapore, 8th March, 1867.

(After compliments.)

Foreign Department.

We write to acquaint our friend that we are about to resign the Government of Prince of Wales' Island, Singapore and Malacca, with the intention of proceeding to Europe by the next Mail Steamer, which will leave the Straits in the course of this month.

2. We should be very glad to learn before our departure that the friendly relations, which were formerly maintained between the Rulers of the States of Pahang and Johore, and which must have been productive of benefit to the inhabitants of both countries, were likely to be re-established, we have already informed our friend that we are of opinion that he is bound to recognise the treaty concluded between his predecessor and His Highness the Tumongong in 1862, and that we could not advise the latter to allow its provisions to be set aside, at the same time we have suggested that if our friend would write to His Highness, expressing his readiness to abide by the terms of the Treaty, but requesting that the Islands of Tioman, Siribuat, Kaban, and the other Islands lying to the north of the latitude of 2° 40' may be formally restored to Pahang, his request should be acceded to His Highness the Tumongong has willingly promised to act upon our suggestion, indeed he has always evinced his regret at the want of cordiality between our friend and himself, and intimated his readiness to agree to any terms that might be considered just, we therefore hope that our friend will take advantage of the opportunity now afforded, in order to restore the ancient friendships between the two states and put an end to the ill-feeling that has for some time past existed to the prejudice of our friend's interests.

3. We wish our friend every happiness and earnestly commend a firm reliance in the British Government and a continuance of the good feeling at present subsisting between our friend and the Government of the Straits Settlements towards the maintenance of which, we feel assured that no endeavours will be wanting on the part of our successor, who will always be happy to afford our friend the benefit of his counsel and advise.

(Signed) ORFEUR CAVENAGH, *Major-General,
Governor.*

Letter to the Tumongong of Johore, dated 12th March, 1867.

General No. 353
of 1867.

No. 38

To His Highness Datu Tumongong Abubakar bin Ismail, Raja, Rajah of Johore, K.C.S.I.,

Singapore.

Dated Singapore, 12th March, 1867.

(After compliments.)

Foreign Department.

Colonel Macpherson has communicated to us the purport of our friend's letter of the 6th instant.

As we are about to leave the Government we have so long administered, it is indeed gratifying

to us to receive an expression of friendship and esteem from the ruler of a State with which Great Britain has been so long in alliance, and of which the interests are so interwoven with those of Singapore, and we shall ever recur with pleasure to the testimony which our friend's communication bears as to friendly feelings towards us.

2. We have already addressed His Highness the Bandahara of Pahang on the subject of our friend's proposal to cede the Islands to the north of Latitude 2° 40', and sincerely trust that the offer may be accepted, and that we may have the satisfaction of learning that the breach that has so long existed between two States that ought to be connected by a strong band of friendship, has been completely healed. The British Government has never sought any extension of territory in the Malay Peninsula, but it has ever evinced an anxious desire to preserve the general peace and tranquillity, thus to secure the welfare and advancement of its neighbours—by this desire alone have we been actuated throughout our tenure of office, and it would indeed afford us sincere pleasure to find that our labour had not been in vain, and that friendly relations had been restored between Johore and Pahang and all chances of a rupture been removed.

3. We earnestly trust that our friend will preserve in the intention he has expressed of opening up his country by lines of new roads, thus developing its resources and improving the condition of the people in carrying out this important work, we are satisfied that our friend will always receive the benefit of our successor's counsel and advice. We shall ever rejoice to hear of the increasing prosperity of Johore and of our friend's continued health and happiness.

(Signed) ORFEUR CAVENAGH. *Major-General,*
Governor.

Letter to the Government of India, dated 12th March, 1867.

No. 11.

General No. 354
of 1867.

To the Secretary to the Government of India,

Fort William.

Dated Singapore, 12th March, 1867.

Foreign Department.

SIR,—I have the honor to forward, herewith, for submission to His Excellency the Governor General in Council, copy of the correspondence noted in the margin* on the subject of the modification of the Treaty concluded in 1862 between the Rulers of Johore and Pahang.

2. His Honor the Governor trusts that in this matter his proceedings will meet with the approval of His Excellency in Council.

I have, &c.,

(Signed) R. MACPHERSON, *Lieut.-Colonel,*
Secretary to Government, Straits Settlement.

* Letter from His Highness the Tumongong, dated 6th March, 1867.
Do. to His Highness the Bandahara of Pahang, dated 8th March, 1867.
Do. do. to His Highness the Tumongong, dated 12th March, 1867.

Singapore: copies of correspondence between the Governor of the Straits Settlements and Abu Bakar, Temenggong of Johore, and others; suppression of piracy, Inche Wan Ahmed, Pahang, National Archives, Londra, FCO 141/16649

Capitolo 3: Forme e metodi del potere sul mare

Paragrafo 3.1: Raja Laut, Bajak Laut, Orang Laut

Le teorie che tentano di spiegare il fenomeno pirateria sia in chiave storica che attuale, fanno tutte riferimento a elementi cruciali di tipo politico o economico (o una combinazione di entrambi). Un importante studioso della storia della pirateria nel bacino del Mediterraneo, H. A. Ormerod, ritiene che tale fenomeno costituisca un'estensione delle tradizionali attività di caccia e raccolta delle società arcaiche dovuto, in larga parte, alla presenza di fattori deterministici sfavorevoli allo sviluppo di società agricole stanziali *“where the country is narrow, or game scarce, the primitive inhabitant will take early to the sea”*¹¹⁷. Unitamente ai fattori deterministici Hubert Deschamps aggiunge che il brigantaggio marittimo debba essere considerato a tutti gli effetti quale precursore del commercio affermatosi con le prime civiltà fluviali del mondo; solo dopo la costituzione di un insieme di norme e regole sovrintendente al commercio per mare la pirateria ha assunto i connotati negativi con cui è intesa ancora oggi¹¹⁸. Fa notare in proposito Adrian Lapien

*«indeed, the notion of piracy only emerged when people had abandoned their Hobbesian existence and established themselves in organized political units and states»*¹¹⁹.

Tornando al periodo storico oggetto di analisi, Nicholas Tarling è un appassionato sostenitore della tesi secondo cui il proliferare della pirateria nei secoli XVIII e XIX nel Sud-est asiatico e, più nello specifico, all'interno degli stretti di Malacca e Singapore, non sia altro che il risultato della politica economica di stampo monopolistico portata avanti dalle potenze coloniali presenti nell'area¹²⁰; non è un caso, infatti, che alcuni studiosi¹²¹ riconducano i frequenti raids dei pirati di etnia Ilanun provenienti da Mindanao alla necessità di ottenere le risorse sufficienti per sostenere le spese di guerra contro i conquistadores spagnoli. In parziale disaccordo con tali teorie, all'inizio degli anni '80, James F. Warren, propose una lettura alternativa della pirateria marittima nell'Asia di sud-est, sostenendo che la crescita in volume e varietà dei legami commerciali internazionali e la relativa impotenza delle marine militari europee nel garantire la sicurezza delle rotte, avevano contribuito a dare origine a profittevoli opportunità di guadagno tramite l'attività predatoria

«by 1800, regional redistribution had become the dominant pattern of the economy of the Sulu Sultanate. The advent of this expansive pattern, predicated on ever increasing international demand, inter-insular slave

¹¹⁷ H.A. Ormerod, *Piracy in the Ancient World: An Essay on Mediterranean History*, Liverpool University Press, Liverpool, 1979, pag. 69.

¹¹⁸ H. Deschamps, *Pirates et Flibustiers*, Presses Universitaires de France, Parigi, 1952, pag. 11.

¹¹⁹ Adrian B. Lapien, *Violence and Armed Robbery in Indonesian Seas in Pirates, Ports, and Coasts in Asia Historical and Contemporary Perspectives*, Institute of Southeast Asian Studies, Leida, 2010, pag. 131.

¹²⁰ N. Tarling, *Piracy and Politics in the Malay World*, op. cit.

¹²¹ Confronta, C. Majul, *Muslims in the Philippines*, St. Mary's Publishing, Manila, 1978.

raiding, and the littoral-procurement trade, enabled Sulu within the short span of several decades to establish itself as a pre-eminent market centre and regional power. [...] Sulu's ascendancy at the end of the eighteenth century developed out of the expanding trade between India, insular Southeast Asia, and China. Commercial and tributary activity became linked to long-distance marauding and incorporation of captive persons in a system which made Jolo the unrivalled centre for extracted produce for the China trade»¹²².

Come si è ampiamente documentato nel corso della prima parte di questo lavoro di tesi, la situazione del Sud-est asiatico lungo tutto l'arco del XIX secolo si presentava abbastanza complicata sotto molteplici aspetti: da sottolineare, in primo luogo, la simultanea esistenza di realtà statuali autoctone importanti e economicamente rilevanti impegnate in logoranti guerre interne (per la leadership locale) e coi paesi vicini in lizza con le potenze coloniali europee nel tentativo di strappare qualche aiuto in campo militare o di concludere dei buoni contratti commerciali; secondariamente, proprio la colonizzazione europea contribuì a frammentare il territorio costituendo diverse aree ad influenza britannica (Penang, Singapore, Malacca, dal 1786), spagnola (Manila, dal 1571), olandese (Batavia, dal 1619) e francese (Saigon, dal 1862); infine, l'assenza di confini marittimi ben definiti soprattutto in corrispondenza degli stretti, diede adito ad una successione di dispute e fraintendimenti riguardanti l'effettiva giurisdizione su specifici tratti di mare (dispute e fraintendimenti ancora oggi all'agenda degli stati rivieraschi e della comunità internazionale)¹²³ e che genere di potere vi si dovesse esercitare fra quelli indigeno (delle autorità locali) o internazionale (coloniale). Su quest'ultimo punto è interessante riportare l'analisi proposta da Adrian B. Lapien¹²⁴ che tratteggia tre tipi differenti ma, al contempo, complementari di potere sul mare. Il primo è il cosiddetto *Raja Laut*, letteralmente il *re del mare*, termine preso in prestito dalle gerarchie degli antichi regni della costa est di Sumatra che veniva utilizzato per indicare il comandante della flotta e nei regni marittimi più piccoli, privi di una reale potenza navale, rappresentava una sorta di carica onorifica che veniva attribuita direttamente al sovrano o ad un alto ufficiale. Scrive Lapien

«the RL represents the legitimate kind of sea power. And in this context, foreign, that is, Western, naval forces – although initially regarded as unlawful intruders in the region, had eventually developed into virtual RL, and as such, commanded respect from the indigenous RL. At the close of the nineteenth century they had gained a dominant position and became the superpowers in the area, the super-RL. Just like the

¹²² J.F. Warren, *The Sulu Zone, 1768-1898: The Dynamics of External Trade, Slavery, and Ethnicity in the Transformation of a Southeast Asian Maritime State*, National University of Singapore Press, Singapore, 2007, pagg. 3-4.

¹²³ Vedi parte II.

¹²⁴ Confronta, A.B. Lapien, *Violence and Armed Robbery in Indonesian Seas*, op. cit.

superpowers of the twentieth century who possessed the monopoly of nuclear technology, these super-RL jealously guarded their hold on steam energy»¹²⁵.

Secondo lo schema di Lapian, pertanto, una delle componenti essenziali per esercitare il potere sul mare era la nave a vapore quindi, per traslato, la tecnologia; in realtà, i benefici legati ai miglioramenti della tecnologia navale, per essere goduti, abbisognavano di personale altamente qualificato in grado di padroneggiare al meglio il know-how sufficiente ad utilizzare i nuovi macchinari e, per tale ragione, l'accesso alla tecnologia a vapore degli stati autoctoni dell'area risultava essere fortemente limitato. Molto spesso, accadeva che le poche navi a vapore di cui disponeva il sovrano di un regno marittimo fossero comandate e gestite da personale straniero (europeo) costituendo, di fatto, l'elemento di raccordo più tangibile fra l'autorità locale e quella internazionale.

«In the 1870s, the Sultan of brunei's steamship Sultana had a British commander. Earlier, in the mid-1860s, the Annamese king in Hué tried to buy a steamship in Singapore. The movements of the king's agent were stealthily watched by the local French consul who was relieved when he was able to report that the agent's efforts had failed. Later, in the 1880s, the king could obtain a small steamboat in Hong Kong with the help of the French, but then French control over Indocina was already firmly established» e, ancora, «a similar event happened in Manguindanao in 1855 when a Spanish colonel, was officially installed as Datto del Mar by sultan [...]. Although he was a colonel of the infantry, the deed should not be regarded as unvano honor, because as such he would be commanding the embarcacion mahometana which, it is hoped, would put an end to the piratical activities of the Manguindanaos»¹²⁶.

Il secondo tipo di potere sul mare, sempre seguendo quanto descritto da Lapian, è quello del *Bajak Laut* che può definirsi a tutti gli effetti la controparte del Raja Laut, rappresentando, infatti, l'equivalente di pirateria e stando ad indicare ogni atto di violenza perpetrato in mare da un potere diverso da quello istituzionale e privo di qualsiasi legame con esso. È interessante notare come lo schema escluda la possibilità di una commistione fra potere legittimo e illegittimo, non ammettendo o ignorando la distinzione fra pirata e corsaro. Nella realtà dei fatti, la differenza fra i due termini assume dei connotati meno marcati e si arricchisce di sfumature e stravolgimenti di senso in relazione alle diverse aree geografiche e condizioni sociali e politiche degli osservatori: le prime spedizioni navali della Compagnia Olandese delle indie orientali, ad esempio, erano percepite come Bajak Laut dalle popolazioni del golfo del Bengala e venivano etichettate col termine *Olondaz* (pirati, atti di pirateria¹²⁷). In indonesiano interi gruppi etnici fanno riferimento alla figura del pirata, alcuni di essi sono gli Ilanun, i Mangindanao, i Tobelo (i primi due filippini, il terzo indonesiano,

¹²⁵ A.B. Lapian, *Violence and Armed Robbery in Indonesian Seas* op. cit. pag. 133.

¹²⁶ Ivi, pag. 134.

¹²⁷ Confronta, L. Douw, *Unsettled frontiers and transnational linkages: new tasks for the historian of modern Asia*, Vanderbilt University Press, Amsterdam, 1997.

arcipelago delle Maluku); nel XVII secolo anche il nome Papua stava ad indicare pirata nella regione indonesiana di Banda, probabilmente legato al fatto che quelle acque fossero sistematicamente battute da temibili razziatori papuanesi. Bajak Laut, allora, diventa un termine che non caratterizza esclusivamente un individuo in base alla propria posizione di potere sul mare ma va a ricomprendere un insieme etnico, sociale e geografico che contribuisce ad estenderne il significato: interessante è il caso dell'isola Balangingi nell'arcipelago delle Sulu nota per essere stato un importante rifugio di pirati filippini e malesi

*«the Balangingi were a mixture of local people and sailors from elsewhere, including ex-slaves, who had grown as a maritime community mostly committed to magoorap (pirating), becoming real rivals of Taosug»*¹²⁸

in makassarese antico il termine balangingi ha assunto la connotazione di pirata e, ancora oggi, indica una persona maleducata o dai modi particolarmente rudi andando a sottolineare, in maniera esplicita, l'importanza che la geografia riveste nel definire un gruppo di individui. Oltre a cooperare fra di loro, i Bajak Laut erano soliti intessere legami con i poteri istituzionali e con i Raja Laut, avvicinandosi in maggior misura alla figura del corsaro comunemente nota. Nel *Tuhfat al-Nafis*, un antico testo storiografico del 1885, si racconta di come il sultano Mahmud di Riau assoldò una flotta di prahos di pirati Ilanun col preciso mandato di taglieggiare le rotte marittime olandesi per tentare di porre un freno al monopolio della VOC sul commercio dello stagno

*«the Ilanun had already entered by the Terusan. A great uproar broke out in Riau, and the Dutch ordered the cannon to be loaded to fire on the Ilanun perahu while the penjajab in the Riau River were made ready and pretended that they would open fire. The Ilanun approached Tanjung Pinang and the penjajab fired on them, but only with blanks, so they were able to land and make an assault on Tanjung Pinang. The Dutch put up a strong opposition, and many were killed, but those that were still alive took to their keci or belah semangka and sailed to Malacca»*¹²⁹.

In aggiunta alla cooperazione per motivazioni eminentemente economiche i Bajak Laut stringevano alleanze con i poteri istituzionali anche per ottenere equipaggiamento bellico (armi e imbarcazioni); Singapore, ad esempio, era uno dei principali punti di riferimento per la compravendita di materiali militari. Inoltre, la continua richiesta di manodopera da parte dei potentati locali, favorì lo sviluppo di una macabra tratta di esseri umani fra le Filippine, il Borneo e Sumatra, in cui i Bajak Laut giocavano un ruolo di fondamentale rilevanza costituendo i principali fornitori di tale "mercanzia". L'ultimo tipo di potere sul mare è quello dell'*Orang Laut* il cui nome in origine designava tutte quelle comunità marittime degli Stretti di Malacca e Singapore che erano solite vivere su piccoli

¹²⁸ J.F. Warren, *The Sulu Zone, 1768-1898*, op. cit. vedi appendice.

¹²⁹ A cura di V. Matheson e B. Watson Andaya, Raja Ali Haji ibn Ahmad, *The Precious Gift (Tuhfat al-Nafis)*, Oxford University Press, Kuala Lumpur, 1982, pag. 372.

natanti in continuo movimento (per tale ragione erano anche noti come nomadi di mare, *Rakyat Laut*). Quantunque al giorno d'oggi tali popolazioni si confondano all'interno dei confini dei moderni stati nazionali o ne siano state interamente assorbite, fino a buona parte del XX secolo hanno condotto un'esistenza autonoma rispetto alle realtà rivierasche locali. Come sottolinea Lapian, da un punto di vista squisitamente teorico, non è corretto considerare gli Orang laut come aventi un reale potere marittimo in quanto non disponevano di una flotta militare e preferivano evitare di inserirsi attivamente nel circuito delle razzie di stampo piratesco e delle contese fra stati e, tuttavia, esisteva una qualche genere di relazione fra Raja Laut, Bajak Laut e popoli nomadi: in un rapporto del 1853 si legge di come il sultano di Gunung Tabur a Kalimantan est fosse solito rifornire gli Orang Laut locali di vestiti e altri beni di prima necessità in cambio di gusci di tartaruga e nidi di uccelli¹³⁰. I legami fra Orang Laut e Raja Laut andarono a configurarsi in una vera e propria rete di relazioni in cui i primi godevano della protezione dei secondi in cambio di beni e conoscenze sulla navigazione; persino i poteri coloniali si servivano delle abilità marittime dei Rakyat. Il rapporto con i Bajak Laut è più complesso da stabilire in quanto la cooperazione fra questi due poteri si fondava su rapporti di occasionale interesse; paradigmatico il caso di Abdul Rahman, Temenggong di Singapore, che fra il 1819 e il 1825 dovette occuparsi di porre un freno alle scorrerie delle comunità marittime di Orang Laut che avevano reso insicure le acque prospicienti l'isola¹³¹. È importante e al contempo curioso rilevare il fatto che la figura dell'Orang Laut sia quella che maggiormente si avvicini alla semantica originaria del termine greco *πειρατεσ/ου* ovvero avventuriero, colui che cerca fortuna per mare.

Come si è abbondantemente scritto in precedenza, dalla seconda metà XIX secolo, le rivalità fra le potenze coloniali nel Sud-est asiatico erano diventate, fatto salvo alcune rare eccezioni¹³², delle mere questioni di politica internazionale, in cui il tavolo della diplomazia e gli accordi bilaterali erano andati a sostituire la forza persuasiva dei cannoni. La Gran Bretagna, uscita vincitrice dalle guerre napoleoniche, si configurava quale forza economica e militare dominante in Asia (e non solo) e, in accordo con i propri vicini europei, Paesi Bassi, Francia e Spagna, aveva cominciato a costruire le fondamenta di quello che sarebbe diventato il diritto internazionale universalmente riconosciuto. Sottolinea ancora una volta il prof. Lapian

¹³⁰ A.B. Lapian, *Violence and Armed Robbery in Indonesian Seas*, op. cit. pag. 137.

¹³¹ C.A. Trocki, *Prince of Pirates. The Temenggongs and the development of Johor and Singapore 1784-1885*, Singapore University Press, Singapore, 1979, capitolo II.

¹³² Ad esempio la guerra Ispano-americana del 1898 a seguito della quale, il governo di Madrid dovette cedere l'intera colonia agli Stati Uniti.

*«it was a time when Western concepts of sovereignty, of law and order, of just and un just behaviour, were becoming the standard in International relations in Southeast Asia. As for the local RL, they did not have any other options»*¹³³.

Per tale ragione, il concetto stesso di pirateria venne utilizzato in maniera strumentale per indicare ogni atto ostile rivolto alle marine mercantile e militari delle nuove entità politiche coloniali europee: come si è avuto modo di vedere in precedenza, Tungku Udin, uno fra i capi militari che avevano guidato la resistenza all'occupazione di Kedah da parte dell'impero del Siam, era stato etichettato dalle autorità britanniche quale individuo colpevole di pirateria; allo stesso modo gli olandesi, con regio decreto del 1876, avevano esteso il concetto di pirateria ad ogni atto di violenza commesso lungo le coste, le linee marittime di comunicazione, i porti e gli estuarii dei fiumi. Il regime di collaborazione fra le potenze coloniali sul tema pirateria (nel senso più ampio del termine) è ben descritto da un decreto del governo coloniale britannico degli stretti del 1883¹³⁴, in cui si bandiva la vendita di armi ai nativi pena ingenti multe o i lavori forzati; tale iniziativa era stata presa su richiesta del governatore di Batavia che per tutto il corso degli anni sessanta dell'800 aveva dovuto fare i conti con una strenua lotta di resistenza a Jambi e Kalimantan in cui i ribelli locali andavano a rifornirsi di armi e munizioni nel libero mercato di Singapore. Dalla seconda metà del XIX secolo fino ai primi anni del novecento, si realizzò il processo di assorbimento delle realtà politiche autoctone all'interno degli imperi coloniali e, da quel momento in avanti, RL, BL e OL, iniziarono a confondersi vicendevolmente e ad aggiustare il proprio modus operandi in ragione delle mutate condizioni internazionali (vedi parte II). Il trattato anglo-olandese del 2 novembre 1871 unitamente al protocollo di Madrid dell'11 marzo 1877, rappresentarono i due capisaldi del dominio europeo sul Sud-est asiatico decretando, almeno formalmente, la fine degli ultimi due regni autonomi dell'area: il Sultanato di Sulu (1878) e il Sultanato di Aceh (1904).

¹³³ A.B. Lapijan, *Violence and Armed Robbery in Indonesian Seas*, op. cit. pag. 138.

¹³⁴ «Singapore and Straits directory» Fraser & Neave, n°6, Singapore, 1883.

Paragrafo 3.2: Dall'Operation Mudlark alla decolonizzazione, la pirateria si adatta ai tempi

Gli anni che vanno grosso modo dal 1905 al 1940 furono caratterizzati da un netto calo in quantità e qualità degli attacchi pirata che, tuttavia, non cessarono mai del tutto: quantunque, grazie al decisivo aiuto della tecnologia in ambito navale, britannici, spagnoli e olandesi fossero risultati capaci di porre un freno alle scorrerie su larga scala dei pirati Ilanun, Mangindanao, Tobelo e di quelli che abitavano l'arcipelago delle Riau, gli attacchi a piccole imbarcazioni e alcuni sporadici raids nei porti del Borneo continuarono ad essere una costante della realtà marittima locale.

«Spain never gained (effective) control of the southern parts of the Philippine archipelago and Dutch control of the waters of eastern Indonesia was incomplete. In Sabah, the British North Borneo Company was administratively and financially weak and unable to prevent piracy and raiding by Sulus along its coast right up until the end of the nineteenth century»

scrive Stefan Eklöf Amirell¹³⁵.

Soltanto a seguito della cessione della colonia spagnola agli Stati Uniti nel 1898, la pirateria nell'arcipelago venne efficacemente contrastata dalla marina militare statunitense:

«in the subsequent years, the American pacification campaign brought the Southern Philippines under central government control, and some 7,000 firearms were collected from outlaw elements. The task of maintaining law and order in the region was delegated to the Philippine constabulary, a police force which had been set up by the Americans in 1901. The outcome was that law and order was successfully maintained in the region until the outbreak of the war with Japan in 1941»¹³⁶.

Dopo la fine del secondo conflitto mondiale, il lento ma costante procedimento di decolonizzazione del Sud-est asiatico e la precaria stabilità dei nuovi governi nazionali costituirono il terreno fertile per la ripresa d'intensità del fenomeno piratesco coadiuvata dal mercato nero delle armi in costante espansione e dalla ampia diffusione delle più moderne conoscenze tecnologiche in ambito navale; livello tecnologico e quantità degli armamenti, dunque, consentivano ai razziatori di mare di adattarsi ai tempi puntando sulla rapidità d'azione e sulla forza persuasiva di armi automatiche utilizzate anche da eserciti di professionisti. Nel corso dei primi mesi del 1950 le autorità britanniche del Borneo condussero una serie di indagini lungo le rotte marittime che collegavano Sabah e alcuni porti di Sarawak all'arcipelago delle Sulu e Mindanao arrivando a bloccare e arrestare oltre trenta individui sospettati di pirateria: alla fine di un regolare processo, vennero tutti

¹³⁵ S.E. Amirell, *Suppressing Piracy in Asia: Decolonization and International Relations in a Maritime Border Region (the Sulu Sea), 1959-63* in *Pirates, Ports, and Coasts in Asia Historical and Contemporary Perspectives*, Institute of Southeast Asian Studies, Leida, 2010, pag. 224.

¹³⁶ Ivi.

ritenuti colpevoli e condannati dai cinque ai sette anni di reclusione¹³⁷. A seguito di tale campagna d'arresti e dopo aver fatto fronte ad un imponente attacco alla città portuale di Semporna (1954), il governatore del Borneo britannico, Roland Evelyn Turnbull, diede mandato ad alcuni ufficiali di marina, di stabilire una forza di polizia costiera in grado di contrastare i frequenti raids dei pirati Ilanun; sebbene di notevole rilievo storico (era la prima volta che veniva costituito un corpo di polizia specificatamente orientato all'intercettazione e cattura di gruppi di pirati), dal 1959 il governo coloniale dovette ricorrere nuovamente all'assistenza della *Royal Navy* per affrontare il problema. Fra il novembre 1958 e l'ottobre 1959, infatti, la polizia marittima registrò più di cinquanta attacchi concentrati fra Sabah, Sarawak e il mar di Sulu¹³⁸ e, in tutti i casi accertati le modalità d'assalto risultavano essere abbastanza simili

*«the pirates used motor kumpits (wooden boats), often powered by one or more outboard engines, and in most cases they were armed with firearms or explosives, including shotguns, Garand (semiautomatic) rifles, carbines, Sten (submachine) guns, Bren (light machine) guns, pistols, and fiasching bombs. In fourteen of attacks, firearms or bombs were used, but there were no reports of casualties among the victims»*¹³⁹.

La maggior parte degli attacchi erano rivolti a natanti indonesiani che dal Borneo e dall'isola di Sulawesi percorrevano la rotta verso le Filippine meridionali con carichi di stagno e copra; tale carico, una volta requisito, poteva essere facilmente rivenduto sui mercati di Kota Kinabalu, Labuan e altri porti di Sabah e Sarawak in cambio di beni di consumo come sigarette, motori navali, tessuti e abiti. Quantunque le autorità centrali del nuovo stato d'Indonesia¹⁴⁰ avessero predisposto un sistema di licenze da rilasciare su richiesta formale (che ricordava il *pass-system* di Chads e Bonham), una larga fetta del mercato era occupata dalle interazioni di natura illegale fra commercianti, ufficiali locali corrotti e pirati: l'incapacità della (debole) marina militare indonesiana nel pattugliare le acque degli stretti di Lombok e Makassar verso il mar di Sulu era resa ancor più evidente dal fatto che, per effettuare tale mansione, fosse stata adibita soltanto una nave¹⁴¹. Dal 1956, malgrado le limitazioni alle importazioni imposte dal governo centrale di Manila, il mercato dei beni di consumo fra cui vestiario e sigarette iniziò a crescere enormemente, svolgendosi secondo l'asse commerciale Hong Kong - Borneo del Nord - Mindanao; la mancanza di un piano regolatore efficiente ovvero un sistema di licenze che fosse in grado di contenere il

¹³⁷ *Persons, Stated to be from Sitangkai*, rapporto della legazione Britannica di Manila al segretario di stato per gli Affari Esteri, Foreign Office, 24 marzo 1950, FO 371/84337.

¹³⁸ Governor of North Borneo to the commissioner general for the United Kingdom in Southeast Asia, Colonial Office, 13 novembre 1959, CO 1030/752.

¹³⁹ S.E. Amirell, *Suppressing Piracy in Asia: Decolonization and International Relations in a Maritime Border Region*, op. cit. pag. 226.

¹⁴⁰ Indipendenza ottenuta il 17 dicembre 1949.

¹⁴¹ Governor of North Borneo to the commissioner general for United Kingdom in Southeast Asia, Colonial Office, 13 novembre 1959., CO 1030/752.

mercato nero della copra, costrinse il presidente Carlos Garcia, nel gennaio 1959, a imporre un blocco totale alla compravendita di tale bene. Una diretta conseguenza della messa al bando della copra fu la ripresa d'intensità delle azioni di pirateria che nel 1960 raggiunsero un record di novantasette casi accertati; anche i raids armati aumentarono arrivando a un picco di venti nel solo anno 1962¹⁴². Una delle azioni di più ampio impatto sull'opinione pubblica locale ebbe luogo il 20 luglio 1962, allorché un gruppo di pirati, di probabile provenienza filippina, attaccò la segheria di Kunak nel Borneo del Nord. L'episodio viene riportato da una lettera del governatore britannico *«the raid began about 1740 hours, when a vessel approached Kunak from the Semporna Channel. It had a Kajang covering, badly maintained. At the time the government launch Rusakan was alongside the steps of the wharf, and the British Borneo Timber Company log towing boat, Darvel Bay, was alongside the longest part of the wharf. [...] The occupants of the kumpit (imbarcazione filippina) opened fire and in the first burst killed the Engineer of the Rusakan, who was sitting on the forward deck, [...]. The two seilors, the Engineer's wife and one of the sailor's wives jumped into the sea. The serang (skipper) was wounded un the left arm as he also jumped for the sea. The kumpit then pulled up to the wharf. Four raiders ran across the wharf to the Darvel Bay, which had its engine running, shot four members of the crew and did some damage to the engine. [...] While one raider stayed in the kumpit, the rest, some seven in number, advanced from the wharf, with two firing up the road, while others entered the shops near the wharf and forced local people to carry goods and money back to the kumpit. The telephone-line was cut and an attempt was made to launch the Mostyn Estates launch Lucinda. [...] After the raiders had loaded their boat, they saw a Chinese launch coming in round the coral. They intercepted it, tied up their own boat to it, told the passengers to jump into the sea and ordered the skipper and engineer, named Kamaludin, to tow the kumpit out»*¹⁴³.

Da quanto si evince dalla lettera, il governo coloniale inglese, probabilmente complice il fatto che, a causa dell'imminente consegna di poteri alla neonata Federazione Malese non fosse ben chiaro a chi spettasse il compito di sovrintendere alla sicurezza delle rotte navali, non risultò essere in grado di porre un argine alle continue scorrerie di pirati e a proteggere il commercio marittimo. Le uniche misure adottate furono il rafforzamento delle pattuglie di polizia costiera e la costruzione di torri di vedetta in comunicazione radio con le centrali di polizia più vicine

*«the main purpose of these measures, however, as the British were well aware, was to boost the morale of the population, as there was very little chance of the authorities actually apprehending the pirates»*¹⁴⁴.

La ripresa di intensità del fenomeno pirateria costrinse le autorità britanniche ad optare per una soluzione dai toni più radicali che comprendeva l'ipotesi di andare a catturare i criminali

¹⁴² *Piracies and Armed Raids*, from governor of North Borneo to the secretary of state for the Colonies, Colonial Office, 8 gennaio 1963, CO 1030/1660.

¹⁴³ *Armed raids along the Coastline of North Borneo*, acting governor of North Borneo to the commander-in-chief, Far East Station, Dominions Office, 30 luglio 1962, DO 169/31.

¹⁴⁴ S.E. Amirell, *Suppressing Piracy in Asia: Decolonization and International Relations in a Maritime Border Region*, op. cit. pag. 229.

direttamente alle loro basi operative situate fra il Borneo e l'arcipelago delle isole Sulu e, al fine di concretizzare tale intento, attivare un qualche tipo di cooperazione con il governo centrale di Manila. Tuttavia, i rapporti diplomatici fra le due entità regionali presentavano alcuni punti di contrasto fra cui la questione dei limiti delle acque territoriali¹⁴⁵ e la disputa riguardante il possesso del Borneo Britannico Settentrionale: nel giugno del 1962, durante i preparativi per la cessione della sovranità del North Borneo alla Federazione Malese, il presidente Diosdado Macapagal, quasi a sorpresa, dichiarò l'interesse del governo filippino per l'ex colonia inglese, andando di fatto ad alimentare le tensioni e i reciproci sospetti. Ad aggiungere ulteriori problematiche inerenti il rapporto di collaborazione fra i due stati si inseriva il modo di intendere la cooperazione stessa: da una parte britannici e malesi puntavano sulla costituzione di un circolo virtuoso di scambio di informazioni e operazioni navali congiunte evitando, però, qualsiasi accordo formale con Manila; dall'altra, i filippini chiedevano a gran voce la definizione di un trattato su modello di quello stipulato nel 1960 con l'Indonesia in cui si affermava l'esigenza di *“to eradicate piracy, offences against the security of the state, all forms of smuggling, and illegal entry”*¹⁴⁶.

Nel marzo del 1963, una delegazione di ufficiali navali britannici e membri del gabinetto di governo coloniale si recò in visita nelle Filippine per portare avanti una serie di colloqui esplorativi aventi come oggetto la cooperazione transfrontaliera anti-pirateria; nel luglio dello stesso anno, si svolsero altri incontri diplomatici presso Sandakan (Sabah) nella speranza di arrivare ad una soluzione concertata che accontentasse tutti i partecipanti¹⁴⁷. Quantunque tali colloqui si fossero svolti sotto un'atmosfera pacifica e propositiva, i britannici capirono che il contrabbando di sigarette e copra che stava fortemente deprimendo l'economia nazionale filippina, era il punto focale della discussione e che senza una precisa intesa su esso non sarebbe stato possibile raggiungere alcun accordo sulla prevenzione delle rotte marittime e degli approdi dalle incursioni piratesche e dai raids armati

«following the talks, the Philippine authorities did take some measures to curb piratical activity, including increase patrol activity in the Tawi-Tawi area and, notably, the killing of one of the principal gang leaders, Amak, a fearful, one-eyed outlaw who had been involved in several of the armed raids on the coast of North

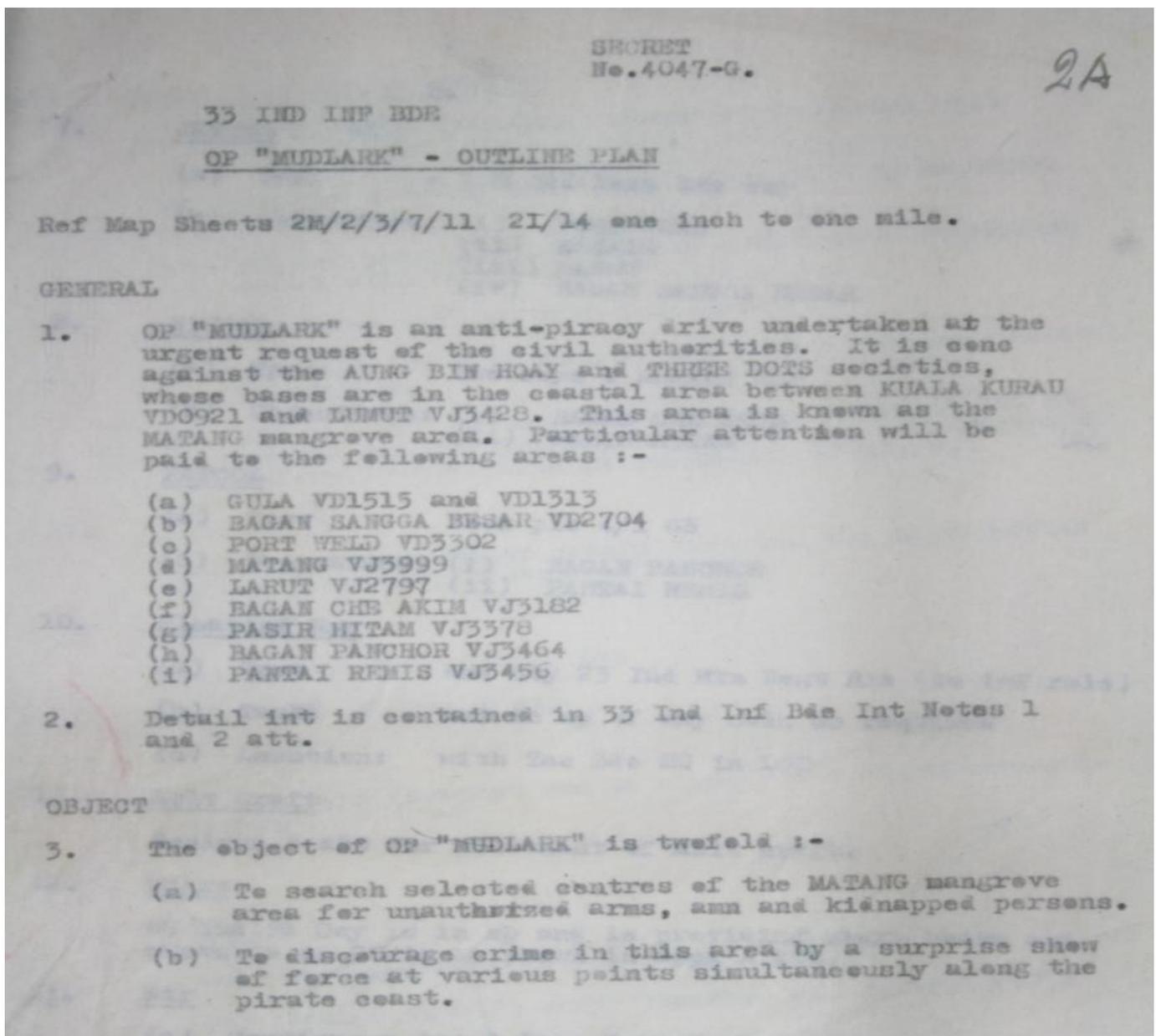
¹⁴⁵ Che il trattato Hispano-Americano del 1898, aveva fissato in 7° 40' Nord 116° 0' Est e 7° 40' N 117° 0' Est, successivamente modificato dalla Convention regarding the Boundary between the Philippine Archipelago and the State of North Borneo fra Stati Uniti e Gran Bretagna in 7° 40' Nord 117° 0' Est e 4° 45' Nord 120° 0' Est. La Gran Bretagna, tuttavia, non riconosceva i limiti di tali trattati e riteneva che i confini marittimi da reputare validi fossero quelli delineati nella United Nation Convention on the Law of the Sea del 1958 delle 200 miglia nautiche (circa 370 km dalla linea di costa).

¹⁴⁶ R. Haller-Trost, *The Territorial Dispute Between Indonesia and Malaysia over Pulau Sipadan and Pulau Ligitan in the Celebes Sea: A Study in International Law in Boundary & Territory Briefing*, vol. 2, n° 2, International Boundaries Research Unit, C. Schofield & P. Hocknell Ltd., Durham, 2008.

¹⁴⁷ Confronta appendice dei documenti, *Commercial relations: Talks with UK on piracy*, National Archives, 1963, Londra, FO 371/170007.

Borneo. The campaign, however, was not primarily carried out in order to appease the British, even though the filippinos apparently tried to use the clean-up as a bargaining chip in order to gain more cooperation in controlling the cigarette smuggling»¹⁴⁸.

Analoga situazione, al termine della II guerra mondiale, si profilava negli stretti di Malacca e Singapore, dove le autorità coloniali britanniche diedero luogo nel settembre del 1946 ad una imponente operazione anti-pirateria sotto il nome in codice di *Operation Mudlark*. Obiettivo principale della missione era quello di eliminare alcuni tra i più importanti gruppi di pirati attivi fra le aree costiere di Kuala Kurau e Lumut (stato di Perak).



¹⁴⁸ S.E. Amirell, *Suppressing Piracy in Asia: Decolonization and International Relations in a Maritime Border Region*, op. cit. pag. 231.

PLAN

INTENTION

4. 33 Ind Inf Bde and att tps will proceed to objectives on the coast between GULA and PANTAI REMIS (as shown below) and will search villages and their vicinity for unauthorized arms, amm, let and kidnapped persons.
5. Op "MUDLARK" will be carried out by four cols :-
 - (a) GULCOL - one coy
 - (b) JATCOL - bn less one coy
 - (c) HITCOL - two coys
 - (d) PATCOL - four pls
6. GULCOL
 - (a) Tps: one coy 4/15 PUNJAB
 - (b) Objectives:- (i) GULA village at VD1515
(ii) GULA village at VD1313

.....2

7. JATCOL
 - (a) Tps: - 1 R JAT less one coy
 - (b) Objectives: (i) PORT WELD
(ii) MATANG
(iii) LARUT
(iv) BAGAN SANGGA BESAR
8. HITCOL
 - (a) Tps: two coys 1 KUMAON RIF
 - (b) Objectives: (i) BAGAN CHE AKIM
(ii) PASIR HITAM
9. PATCOL
 - (a) Tps: four pls 4/1 GR
 - (b) Objectives: (i) BAGAN PANCHOR
(ii) PANTAI REMIS

10. Floating Res

- (a) Tps: one bty 23 Ind Mtn Regt RIA (in inf rele)
- (b) Task: act in sp of any celn as required
- (c) Location: with Tac Bde HQ in LCT

11. Aslt Craft

See Appx A att for allotment of aslt craft.

12. Engrs

62 Ind Pz Coy is in sp and is providing stern beats and crews to op OBM's as shown in appx A att.

13. Air

- (a) Continuous tac R from H to H plus 2 hrs.
- (b) Ac at call from H plus 2 hrs for tac R.

14. Patrels

4/15 PUNJAB will patrol by jeep as follows:-

- (a) patrol bases each one pl at:
 - (i) PTO MATANG
 - (ii) Kg S NYOR VJ4073
- (b) patrol junc pt Kg TRONG VJ4287
- (c) NORTH limit of patrels S. SAPIETANG VD3709
- (d) SOUTH limit of patrels Kg S TONTONG VJ3560

15. Guides and Police

Police Offr will accompany Tac Bde HQ and each celn. Guides, interpreters and police detectives will accompany each gp of aslt tps.

.....3

16. Conduct of Search Parties

- (a) Persons with firearms, unless surrendering will be captured.
- (b) Persons offering armed resistance will be captured or killed.
- (c) Unarmed persons resisting or acting in a suspicious manner will be arrested.
- (d) Min force will be used throughout.
- (e) OsC aslt tps will ensure that NO man carries personal belongings.
- (f) All men will be searched in the presence of the civ police and the headman of the village (if available) before re-embarking on completion of the op.

17. Withdrawal

Will be carried out on orders from Tac Bde HQ, according to the situation in each celn area.

18. Time

- (a) D day NOT before 3 Sep
- (b) H hr 0630hrs D day

19. Duration

NO accurate forecast can be given but a min of 24hrs is assumed.

20.
ADM

20. Sups

- (a) One days Pacific compe will be taken
- (b) Each celn will carry two days res Pacific compe

21. Med

- (a) RAP under celn arrangements.
- (b) Gas will be evac to 21 ICCS K.KANGSAR by unit amb att each celn.

22. Accn

- (a) In the mangrove area tps will biv ashore or requisition houses in the villages.
- (b) In ether areas use will be made of pelice accn

23. EME

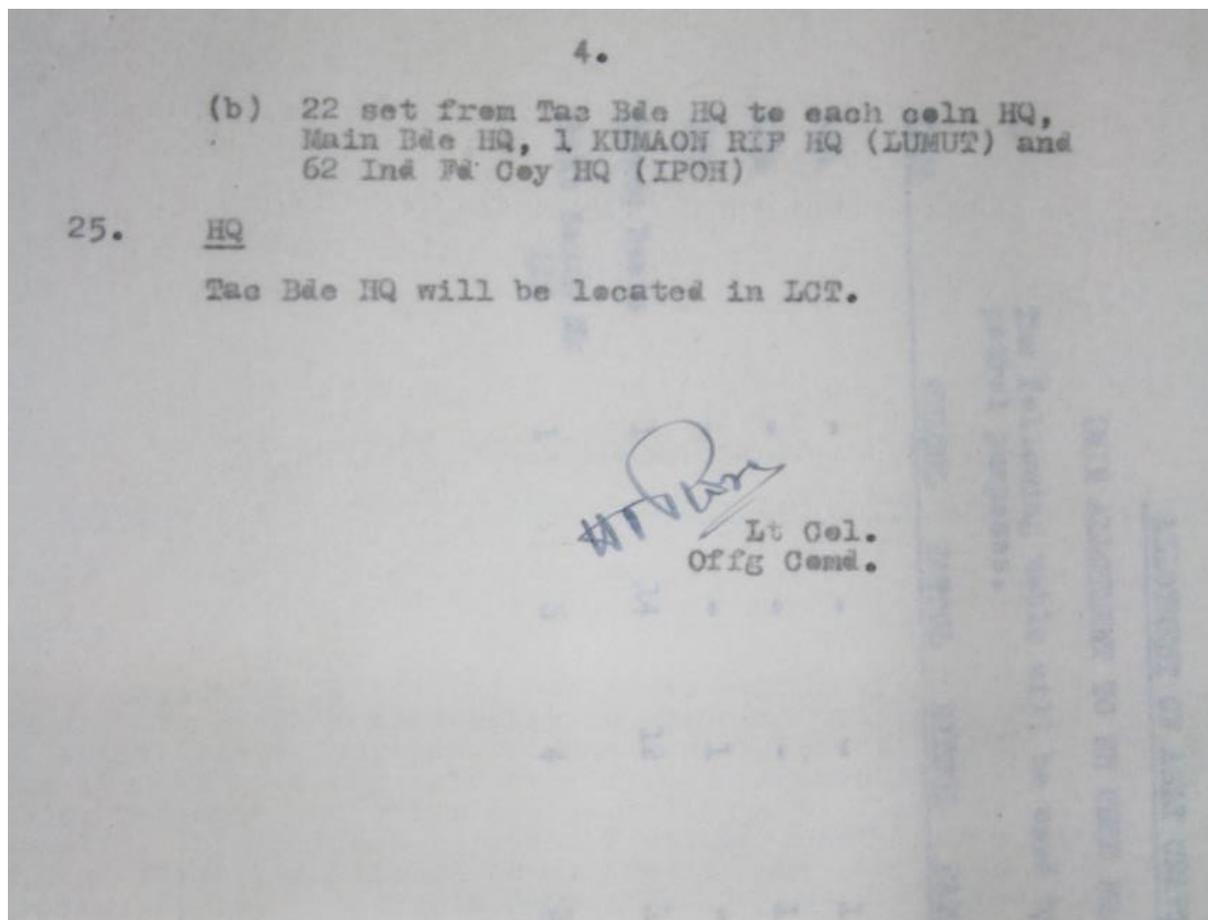
Dets 33 Ind Inf Bde LAD will accompany JATCOL and HITCOL.

INTERCOMM

25. Wrts

- (a) 22 set from Tac Bde HQ to ac.

..... 4



Operation MUDLARK: anti piracy drive in Matang area, National Archives, 1946, Londra, WO 203/6151.

Nel rapporto che accompagna il piano d'azione dell'operazione Mudlark, l'attività di pirateria lungo le coste fra Kuala Kurau e Lumut è direttamente ricollegata ad alcune società segrete di origine cinese: la Società dei Tre Punti e la Aung Bin Hoay.

«The first has had a foothold in the coastal area ever since the CHINESE first established themselves in the swap as fishermen and pirates. It is, briefly, a Fraternity of the Coast to which all who wished to fish undisturbedly, or to market the fish, or indeed to practise any form of livelihood in the area, must belong. The second, has branches in all seaports of the [hast?] where there are CHINESE colonies. [...] With the intensification of the police campaign against it three months ago the AUNG BIN HOAY found itself in danger of extinction on PENANG ISLAND. Its members dispersed into PROVINCE WELLESLEY, KRIAN, CENTRAL PERAK and the DINDINGS and its organization absorbed, or was absorbed into, the THREE DOTS»¹⁴⁹.

Le società segrete di origine cinese e le organizzazioni criminali ad esse variamente collegate (vedi parte II) erano attive in Asia sin dalla prima metà del XVII secolo e nella, gran parte dei casi, le

¹⁴⁹ Confronta appendice dei documenti, *Operation MUDLARK: anti piracy drive in Matang area*, National Archives, 1946, Londra, WO 203/6151, **N.B.** il documento d'archivio è sensibilmente danneggiato e poco leggibile.

cellule operanti entro le grandi città portuali o lungo le aree costiere praticavano la pirateria marittima come mezzo di sostentamento e di produzione di ricchezza da ridistribuire all'interno delle fitte maglie della società stessa. Le due società segrete erano delle ramificazioni della più nota San He Hui (o società Triade) e, come si legge nel rapporto

«It spread to all the main ports of the MALACCA STRAITS and the gulf of MARTABAN, including SINGAPORE, PENANG, and RANGOON, in each of which it recruited the lower classes of the CHINESE community such as street hawkers, coolies and dock labourers»¹⁵⁰.

Il piano operativo della Mudlark Operation prevedeva la definizione di quattro grandi aree in cui distribuire le forze di mare e aria: Gulcol, Jatcol, Hitcol e Patcol all'interno delle quali erano stati assegnati dei precisi limiti territoriali d'azione; Gulcol si estendeva da Kuala Kurau a Kuala Kelumpang, Jatcol da Kuala Kelumpang a Kuala Larut, Hitcol da Kuala Larut a Kuala Jarum Mas e Patcol da Kuala Jerum Mas a Kuala Bruas. Quantunque le zone fossero ben delineate, nel rapporto stesso si sottolineava l'importanza della coordinazione fra i settori

«It must be emphasised that although these areas lend themselves to separate treatment they do not represent autonomous secs of the pppo[r?]n, and gangs and individuals named in connection with one particular area [will?] be met with elsewhere»¹⁵¹.

Data la grande abilità dei componenti delle società segrete di mimetizzarsi fra la popolazione locale, nell'ultima pagina (quasi illeggibile) del dossier è riportato un piccolo vademecum su come smascherare criminali e pirati

«In sampans, moored up sidestreams, and concealed under cut mangrove [?] the entrancees to such smaller streams may themselves be camouflaged in this manner; in the [attap?] roofs of the houses, under the floorboards, under loose rice or buried beneath woodpiles; buried close to charcoal ovens, the heat from which [?] dispele some of the demp; [frase illeggibile] below water-level or even below mud-level; any ropes hanging from houses should therefore be hoisted at once; [?] revolvers will usually be found sealed up in waxed [?] jars, and set in inside bamboos»¹⁵².

L'Operation Mudlark venne posta in essere fra il settembre e l'ottobre 1946 e portò alla cattura di un gran numero di elementi criminali fra cui alcuni capi della Società dei Tre Punti. Tuttavia, nonostante il luminoso successo dell'azione militare numerosi dubbi permanevano in merito alla reale portata dell'operazione stessa, non era infatti chiaro né alle autorità britanniche né a quelle di polizia locale fino a che punto le organizzazioni criminali avessero accusato il colpo e in quale misura la manovra avesse prodotto risultati concreti: con tutta probabilità non fu un caso che già dai

¹⁵⁰ Ivi.

¹⁵¹ Ivi.

¹⁵² Ivi.

primi anni cinquanta la pirateria marittima praticata da società segrete e organizzazioni criminali riprendesse vigore negli stretti¹⁵³.

L'inizio degli anni sessanta, pertanto, rappresenta un momento storico di svolta sia nel *modus operandi* dei criminali marittimi sia nell'intendere il concetto stesso di pirateria: le grandi flotte di RL e BL cedono il passo a piccoli gruppi ben armati e equipaggiati i cui punti di forza sono la rapidità d'azione e l'elemento sorpresa reso possibile dall'utilizzo della moderna tecnologia navale; cambiano altresì gli obiettivi, che assumono una connotazione squisitamente economica e i beni oggetto di interesse (sigarette, vestiario, materie prime ma anche petrolio, gas naturale, elementi di alta tecnologia fino ad arrivare al traffico di organi e esseri umani). La ripresa d'intensità del fenomeno pirateria nel Sud-est asiatico all'indomani della conclusione del secondo conflitto mondiale e del processo di decolonizzazione non dev'essere concepita quale elemento di novità rispetto alla tradizione marittima dell'area e quasi di stravolgimento di quest'ultima, quanto piuttosto come una reinterpretazione in chiave moderna di un modo di vivere e intendere i rapporti sociali, economici e politici, profondamente correlato a una memoria storica e a un contesto geografico che fa del mare il vero suolo liquido di quei luoghi, fonte primaria di potere e ricchezza di stati, regni e sultanati, principale veicolo di sostentamento e comunicazione. Sottolinea lucidamente Amirell

*«just as in previous instances of piratical activity during the last 500 years, piracy re-emerged in the mid-twentieth century as a result of different political economies of the states involved. In the clash between free trade and hegemonic trading policies of certain states, the roots of piracy – at least in one of its major forms – can be found. As long as the differences in policies and priorities between trading states and political states persist, piracy is likely to persist»*¹⁵⁴.

¹⁵³ Confronta appendice dei documenti, *OVERSEAS: Far East (Code B, 42/5): Piracy in Malacca Straits*, National Archives, 1953, Londra, AIR 2/12136.

¹⁵⁴ S.E. Amirell, *Suppressing Piracy in Asia: Decolonization and International Relations in a Maritime Border Region*, op. cit. pag. 232.

PARTE II



Nel frontespizio in alto la ripresa fotografica di una esercitazione della marina militare indonesiana, in basso un gruppo di pirati catturati da militari indonesiani.

Capitolo 1: Dalla UNCLOS III alle iniziative multilaterali per la lotta alla pirateria (1982-2005)

«Piracy is a crime motivated by greed, and thus predicated on financial gain. Terrorism is motivated by political goals beyond the immediate act of attacking or hijacking a maritime target. [...] With some exception to the role of political ideology and financial gain, there is nothing in the letter of the law that distinguishes an act of maritime terrorism from piracy except for the notion of “private ends”, a matter of arguable interpretation despite the staunch defence for its exclusivity with regards to piracy»

1

Paragrafo 1.1: L'assetto normativo predisposto dalla Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (1982)

Esiste un generale consenso a livello internazionale sul fatto che gli stretti di Malacca e Singapore costituiscano una delle principali vie marittime ai commerci mondiali. Tale affermazione è resa ancora più intelligibile se si fa riferimento al dato storico e alla componente socio-culturale dei tre paesi dell'area: Malesia, Indonesia e Singapore². È chiaro, dunque, che qualsiasi genere di malfunzionamento o interruzione dei flussi passanti annualmente per quel tratto di mare che mette in comunicazione l'Oceano Indiano con quello Pacifico produrrebbe delle gravi conseguenze economiche globali. Alle tradizionali problematiche, che concernono il regime di sicurezza della navigazione negli stretti, i disastri ambientali e, come si è già avuto modo di notare, la pirateria, si aggiungono nuovi temi di riflessione all'agenda dei governi nazionali e delle organizzazioni internazionali quali la lotta al terrorismo e al commercio illegale di stupefacenti. Come fa notare Abdul Rahim Hussin

«The present maritime security environment is concerned with a broad range of threats. They include piracy and robbery at sea, illegal migrants, drugs smuggling, maritime terrorism and other transnational threats. Given this, it is pertinent to review the management of the Straits by taking into account its legal regime and by balancing the concerns of the littoral states, the users states and other stakeholders»³.

Annualmente transitano per gli stretti più di 60.000 natanti di grossa taglia (VLCC, ULCC, LPG Tanker, etc.) che rappresentano circa un terzo del commercio globale e la metà di quello petrolifero, con un buon 80% di importazioni verso la Cina, il Giappone, la Corea del Sud e Taiwan: si stima

¹ G.G. Ong-Webb, *Southeast Asian Piracy: Research and Developments in Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits*, Institute of Southeast Asian Studies, Singapore, 2006, pagg. XIII-XIV dell'introduzione.

² Vedi Parte I.

³ A.R. Hussin, *The management of the Straits of Malacca: Burden sharing as the basis for cooperation in Proceeding of Lima International Maritime Conference 2005: Enhancing Security in the Straits of Malacca: Amalgamation of Solutions to Keep the Straits Open to All*, Maritime Institute of Malaysia, Kuala Lumpur, 2007, pag. 38.

che nei prossimi vent'anni quasi i due terzi delle importazioni cinesi nel settore dell'approvvigionamento energetico che partono dal Medio Oriente passeranno per gli stretti di Malacca e Singapore⁴. Oltre al petrolio e al gas naturale liquefatto, lo stretto tratto di mare fra Indonesia e Malesia vede annualmente anche il traffico di materie prime fra cui ferro, rame e biomasse dirette verso il gigante asiatico e pericolosi rifiuti nucleari di provenienza prevalentemente nipponica. A completare il quadro, dopo gli eventi dell'11 settembre 2001, gli Stati Uniti hanno rivolto un'attenzione particolare al tema della sicurezza marittima internazionale all'interno di tutte quelle aree considerate di rilevanza strategica e economica; in questo senso, il Sud-est asiatico e gli stretti di Malacca e Singapore costituiscono uno dei punti caldi di più grande impatto geopolitico laddove si intessono specifici reticoli di relazioni fra terrorismo, pirateria e sicurezza marittima nei trasporti. Nel corso degli ultimi quindici anni, gli Stati Uniti, l'India, la Cina e gli stati rivieraschi degli stretti, hanno posto in essere svariate misure di sicurezza e controllo delle principali rotte marittime e delle cosiddette SLOC (Sea Lanes Of Communication) dando così luogo a iniziative unilaterali e multilaterali come la Container Security Initiative (CSI), la Proliferation Security Initiative (PSI), la Regional Maritime Security Initiative (RMSI), la SUA (Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation), la MALSINDO e la ReCAAP di cui tratterò in seguito.

Per il lavoro che interessa la mia ricerca tuttavia, ovverosia lo studio della pirateria in prospettiva storica e attuale, alcune delle questioni sopra riportate non verranno esaminate in questa sede (es. disastri naturali, collisioni fra navi, emissione di petrolio nel mare e conseguente impatto ambientale) e altre saranno soltanto accennate o riportate per sommi capi in funzione del grado minore o maggiore di attinenza all'argomento principale. In ragione di ciò e prima di continuare con la disamina del problema pirateria, ritengo opportuno aprire una breve parentesi sul regime di navigazione attraverso le acque territoriali e gli stretti, in modo tale da avere più chiari i confini giuridici all'interno dei quali devono muoversi le marine mercantili e militari degli stati.

A partire dalla fine del '700 e lungo tutta la prima metà del XIX secolo si diffuse fra le nazioni europee la convinzione che il mare rappresentasse la più importante via di comunicazione e commercio con i paesi dell'Asia sud-orientale e dell'Estremo Oriente (India, Malesia, Cina etc.) e che quantunque fosse indispensabile porre sotto protezione la sovranità di uno stato costiero in relazione alle acque immediatamente prospicienti la linea di costa, una ipotetica disciplina internazionale delle acque territoriali avrebbe dovuto prevedere il diritto, per un natante straniero, di passarvi pacificamente attraverso. A tal fine, fra le prime questioni al vaglio delle potenze marittime

⁴ H.J. Kenny, *China and the Competition for Oil and Gas in Asia*, *Asia-Pacific Review*, «Journal of the Institute for International Policy» (Routledge), vol. 11, n°2, 2004, pagg. 36 e seguenti.

occidentali, si posizionavano la definizione di *passaggio inoffensivo* e quali tipi di imbarcazioni potessero godere di tale diritto: un primo parere in merito giunse dai lavori preliminari alla *Harvard Draft Convention on the Law of Territorial Waters* del 1929, in cui si leggeva

«there is no reason for innocent passage of vessels of war. Furthermore, the passage of vessels of war near the shores of foreign States and the presence without prior notice of warships in marginal seas might give rise to misunderstanding even when they are in transit. Such considerations seem to be the basis for the common practice of States in requesting permission for the entrance of their vessels of war into the ports of other States»⁵.

Una prima determinazione del significato di *passaggio inoffensivo* era contenuta nella Convenzione sul Mare Territoriale e la Zona Contigua del 1958 dove, all'articolo 14 e paragrafi veniva riportato che

«passage means navigation through the territorial sea for the purpose either of traversing that sea without entering internal waters, or of proceeding to internal waters, or of making for the high seas from internal waters [14.2] ... passage includes stopping and anchoring, but only insofar as the same are incidental to ordinary navigation or rendered necessary by force majeure or by distress [14.3] ... passage is innocent so long as it is not prejudicial to the peace, good order or security of the coastal State. Such passage shall take place in conformity with these articles and with other rules of international law»⁶.

Da quanto si evince, dunque, il *passaggio inoffensivo* doveva essere tale da non apportare alcun pregiudizio alla pace, al buon ordine e alla sicurezza degli stati rivieraschi. Nel rapporto del 1956 dell'International Law Commission, organo sussidiario permanente delle Nazioni Unite atto a promuovere lo sviluppo e la codificazione del diritto internazionale, erano presentate alcune delle aree all'interno delle quali la regolamentazione statale avrebbe potuto esprimersi e, fra queste, la sicurezza del traffico navale; la protezione delle acque territoriali dall'inquinamento causato dalle navi di *passaggio*; la conservazione delle risorse ittiche e conseguentemente il diritto di pesca e caccia; qualsiasi genere di rilevamento e indagine idrografica; l'utilizzo della bandiera nazionale⁷. Ciò nonostante, il solo criterio della salvaguardia della pace e sicurezza dello stato costiero non risultava essere in grado di contemplare la complessità dei casi in cui una nave potesse transitare in modo *inoffensivo* attraverso le acque territoriali: ad esempio, all'articolo 14.6 della Convenzione del 1958 si prevedeva un generico *“submarines are required to navigate on the surface and to show their flag”*⁸ non dando alcuna ulteriore specificazione se sommergibili adibiti ad uso militare o civile e, ancora, all'articolo 16 si contemplava la facoltà per lo stato litoraneo di

⁵ C.Colombos, *The International Law of The Sea*, Longmans Green & Co., Londra, 1967, pag. 261.

⁶ *Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone*, 29 aprile 1958, Ginevra, art. 14.

⁷ Yearbook of the International Law Commission, *Documents of the eighth session including the report of the Commission to the General Assembly*, vol. II, 1956, pag. 274.

⁸ *Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone*, 29 aprile 1958, Ginevra, art. 14.

«without discrimination amongst foreign ships, suspend temporarily in specified areas of its territorial sea the innocent passage of foreign ships if such suspension is essential for the protection of its security. Such suspension shall take effect only after having been duly published»⁹.

Inoltre, un ulteriore problema che abbisognava di una precisa e specifica disciplina internazionale era quello che faceva riferimento al passaggio inoffensivo delle navi da guerra, questione che fino agli anni cinquanta del XX secolo gli stati avevano trattato con estrema riluttanza in ragione dell'idea che il transito di una nave da battaglia nelle acque territoriali implicasse, in ogni caso, una possibile minaccia alla sicurezza e alla pace. Nel 1917, il premio Nobel per la pace Ellihu Root, politico e giurisperito statunitense, ebbe modo di dichiarare che le navi da guerra non potevano navigare attraverso le acque territoriali di uno stato *“without consent because they threaten. Merchants ships may pass because they do not threaten”¹⁰*; un simile indirizzo di pensiero escludeva in toto l'eventualità di prevedere un passaggio inoffensivo associato alle navi militari. Durante la conferenza internazionale dell'Aja del 1930 molti paesi fra cui gli Stati Uniti in testa, fecero proprie le considerazioni di Root asserendo che non esistessero

«[...] equivalent rights of warships and merchant ships to traverse the territorial sea, but rather a tendency to favour the view that in times of threat to national security passage of warships could be prohibited, and even the view that in normal times previous authorization, or at least previous notification, was required»¹¹.

Concluso il secondo conflitto mondiale, tuttavia, la direzione generale dei consessi internazionali circa l'opportunità o meno di estendere il diritto di passaggio inoffensivo anche alle navi da guerra, iniziò a subire un deciso cambio di rotta e, già nel 1956, il rapporto annuale dell'International Law Commission all'articolo 24, sezione D, statuiva

«the coastal State may make the passage of warships through the territorial sea subject to previo authorization or notification. Normally it shall grant innocent passage subject to provisions of Articles 17 and 18” e continuava nei commenti allo stesso articolo, *“after noting the comments of certain Governments and reviewing the question, the Commission felt obliged to amend this article so as to stress the right of the coastal State to make the right of passage of warships through the territorial sea subject to previous authorization or notification. Where previous authorization is required, it should not normally be subject to conditions other than those laid down in articles 17 and 18. In certain parts of the territorial sea, or in certain special circumstances, the coastal State may, however, deem it necessary to limit the right of passage more strictly in the case of warships than in that of merchant ships. [...] The majority of the Commission, however, saw no reason to change its view. While it is true that a large number of States do not require previous authorization or notification, the Commission can only welcome this attitude, which displays a laudable respect for the principle of freedom of communications, but this does not mean that a State would*

⁹ Ivi, art. 16.

¹⁰ P.C. Jessup, *The Law of Territorial Waters and Maritime Jurisdiction*, GA Jennings, New York, 1927, pag 120.

¹¹ R.P. Anand, *Studies in International Law and History: An Asian Perspectives*, Martinus Nijhoff, Leida, 2004, pag. 200.

not be entitled to require such notification or authorization if it deemed it necessary to take this precautionary measure. Since it admits that the passage of warships through the territorial sea of another State can be considered by that State as a threat to its security, and is aware that a number of States do require previous notification or authorization, the Commission is not in a position to dispute the right of States to take such a measure. But so long as a State has not enacted—and duly published—a restriction upon the right of passage of foreign warships through its territorial sea, such ships may pass through those waters without previous notification or authorization provided that they do not lie in them or put in at a port»¹².

In maniera del tutto inattesa le indicazioni della Commissione del Diritto Internazionale furono accolte oltreché dal blocco sovietico (che in linea di principio era da sempre favorevole ad un ampliamento del diritto di passaggio inoffensivo, ma che al momento di sottoporlo al dibattito internazionale aveva storto il naso) persino dagli Stati Uniti (che, al contrario, fino ad allora avevano esibito una solida posizione restrittiva in materia); la vittoria nella guerra mondiale e l'enorme potenza marittima acquisita erano state l'elemento chiave nella determinazione di una nuova concezione strategica globale in cui qualsiasi barriera alla libertà di navigazione, dall'estensione legale delle acque territoriali fino alle limitazioni poste al transito delle navi da guerra, non avrebbe potuto essere tollerata. In aggiunta a tali motivazioni, i paesi della NATO temevano che, senza una puntuale legislazione sul diritto di passaggio inoffensivo, l'URSS avrebbe ottenuto un enorme vantaggio militare potendo liberamente e in maniera del tutto incognita far circolare la propria flotta di sottomarini nucleari¹³. In realtà, come scrive Anand

«Although a majority of states still wanted the coastal state to have at least the right to require notification, several states which wanted the right of authorization by the coastal state refused to accept this truncated right mentioned in the draft convention. They, therefore, voted against the article in its emasculated form and it was defeated and eliminated from the Convention. Defeated on the substance of the article, the Soviet Union organized sufficient support to ensure that the truncated article did not obtain the requisite two-thirds majority. It was, therefore, not included»¹⁴.

Il mancato raggiungimento della soglia dei due terzi della maggioranza dei paesi votanti (che ammontavano complessivamente a ottantasei) per l'approvazione dell'articolo 24 contenuto nella bozza della convenzione, produsse il risultato di eliminare dal testo finale della convenzione del 1958 ogni specifica disciplina prescrittiva sul diritto di passaggio inoffensivo per le navi da guerra.

¹² Yearbook of the International Law Commission, *Documents of the eighth session including the report of the Commission to the General Assembly*, vol. II, 1956, pagg. 276-277.

¹³ La flotta di sommergibili militari dell'Unione Sovietica era la più grande al mondo, confronta A.H. Dean, *The Geneva Conference on the Law of the Sea: What was Accomplished*, «The American Journal of International Law» (The American Society of International Law), Vol. 52, n°4, 1958, pagg. 607-628, in part. 610-612.

¹⁴ R.P. Anand, *Studies in International Law and History: An Asian Perspectives*, Martinus Nijhoff, Leida, 2004, pag. 201.

Unico richiamo al transito delle navi militari in acque territoriali si riscontra all'articolo 23 della convenzione in cui è scritto

«If any warship does not comply with the regulations of the coastal State concerning passage through the territorial sea and disregards any request for compliance which is made to it, the coastal State may require the warship to leave the territorial sea»¹⁵.

La mancanza di una regolamentazione precisa, diede adito ad un acceso dibattito fra giuristi e diplomatici circa l'interpretazione di tale silenzio normativo: una prima scuola di pensiero facente capo a giuristi e filosofi della politica del calibro di Hans Kelsen, Gerald Fitzmaurice e Philip Jessup, riteneva che l'assenza di un articolo specifico sul diritto di passaggio inoffensivo per le navi da guerra dovesse leggersi in maniera non restrittiva considerando, all'articolo 14 della convenzione, la locuzione "*rules applicable to all ships*" quale estensione del concetto di libero passaggio anche alle imbarcazioni militari. Di avviso diametralmente opposto erano esperti di diritto come Ian Brownlie e Grigory Ivanovich Tunkin che sostenevano la tesi secondo cui il termine *navi* dovesse riferirsi esclusivamente ai natanti mercantili, non includendo quindi tutte quelle categorie di navi militari che, diversamente e per la loro peculiare natura di essere strumenti d'offesa, necessitavano di una espressa e chiara fonte di diritto¹⁶. Alla fine, a prevalere fu il secondo metodo di interpretazione e cioè quel criterio che risolveva la questione del passaggio inoffensivo delle navi da guerra in acque territoriali facendo riferimento alle consuetudini normative del diritto internazionale marittimo: notifica e autorizzazione, pena il divieto di transito o l'assunzione di provvedimenti disciplinari. Evidenzia Max Sørensen, diplomatico e professore danese

«the proceedings of the conference leave no room for doubt that the majority of delegations did not want warships to have the same rights as other ships»¹⁷

ed effettivamente bisognerà aspettare più di vent'anni per la formulazione di un assetto legislativo certo.

Nonostante il fallimento delle trattative diplomatiche in relazione alle modalità e alle condizioni in cui una nave da guerra potesse navigare attraverso le acque territoriali di uno stato diverso da quello d'appartenenza, la prima convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, in inglese UNCLOS (United Nation Convention on the Law of the Sea), fu considerata un vero e proprio successo in quanto rappresentava il primo tentativo concreto di sistematizzazione del diritto internazionale marittimo e perché aboliva definitivamente sia la teoria del cosiddetto *colpo di cannone* (*imperium*

¹⁵ *Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone*, 29 aprile 1958, Ginevra, art. 23

¹⁶ In linea teorica e volendo generalizzare per mettere ordine, al primo gruppo facevano riferimento gli Stati Uniti e i paesi NATO, al secondo gruppo l'Unione Sovietica, i paesi del Patto di Varsavia e i paesi del Terzo Mondo quali, nello specifico, Indonesia, Malesia e Filippine.

¹⁷ M. Sørensen, "*Law of the Sea*", *International Conciliation*, n°520, Anne Winslow & Agnese N. Lockwood, New York, 1958, pag. 235.

terrae finiri ubi finitur armorum potestas) che delimitava le acque appartenenti alla giurisdizione di uno stato costiero, sia quel concetto di *mare liberum* di groziana memoria che fino alla conclusione del secondo conflitto mondiale avevano costituito i cardini fondamentali del diritto consuetudinario sul mare¹⁸. Soltanto nell'aprile del 1982, dopo anni di riflessioni e dopo un lungo processo di negoziazione, si riuscì a trovare un generale accordo sulle modalità con le quali uno stato era in grado di esercitare la propria sovranità sul mare

«*The UN General Assembly called for the third Law of The Sea conference and the third Law of The Sea Convention was put to vote on 30 April 1982. One hundred and thirty states, including India and China, voted yes, four states were against the convention (United States, Israel, Turkey and Venezuela) and seventeen states abstained*»¹⁹.

Durante i lavori della terza conferenza sul diritto del mare (UNCLOS III), i paesi del Patto di Varsavia, complice il progressivo mutare della posizione sovietica sul piano dei rapporti internazionali, iniziarono ad allentare l'opposizione al diritto di passaggio inoffensivo delle navi militari attraverso le acque territoriali e, insieme a Stati Uniti e NATO, nel 1975 arrivarono alla stipula di un testo di negoziazione informale (*Informal Single Negotiating Text*), in cui all'articolo 29 veniva previsto un eguale trattamento fra natanti mercantili e militari. Forti resistenze al diritto di passaggio inoffensivo, tuttavia, continuavano a provenire da tutti quelli stati costieri o arcipelagici che ritenevano, non certo a torto, di ritrovarsi altrimenti invischiati fra le manovre di geostrategia marittima delle due superpotenze (fra questi segnatamente Bangladesh, Jugoslavia e Somalia, ma anche Indonesia, Malesia, Filippine)

«*it is significant that the revision of the Single Negotiating Text between the 1975 and 1976 sessions of the Conference omitted the reference to warships and thus restored the situation that existed under the 1958 Geneva Convention. The requirement that warships comply with the law and regulations of the coastal state, provided in the 1958 Convention, was included without any change and without any discussion [...]*»²⁰.

Quantunque la Convenzione di Montego Bay del 1982 nei fatti non dicesse nulla di nuovo circa il regime di passaggio delle navi da guerra in acque territoriali, all'articolo 19(2) conteneva una sorta di catalogo, applicabile ad ogni tipo di imbarcazione ("all ships"), di dodici azioni considerate lesive per la pace, il buon ordine e la sicurezza di uno stato, che avrebbero dato luogo a una violazione del diritto di passaggio inoffensivo

«*passage of a foreign ship shall be considered to be prejudicial to the peace, good order or security of the coastal State if in the territorial sea it engages in any of the following activities: (a) any threat or use of*

¹⁸ Per la teoria del "colpo di cannone" confronta C. van Bijnkershoek, *De dominio maris dissertatio* (1702), capitolo II, traduzione di R. van D. Magoffin, Oxford University Press, New York, 1923, pagg. 42-44; per la teoria del mare liberum confronta a cura di Francesca Izzo, H. Van Groot, *Mare Liberum* (1609), Liguori Editore Srl, 2007.

¹⁹ V. Sakhuja, *Asian maritime power in the 21st century: strategic transactions: China, India, and Southeast Asia*, Institute of Southeast Asian Studies, Singapore, 2011, pag. 41.

²⁰ R.P. Anand, *Studies in International Law and History: An Asian Perspectives*, op. cit. pagg. 203-204.

force against the sovereignty, territorial integrity or political independence of the coastal State, or in any other manner in violation of the principles of international law embodied in the Charter of the United Nations; (b) any exercise or practice with weapons of any kind; (c) any act aimed at collecting information to the prejudice of the defence or security of the coastal State; (d) any act of propaganda aimed at affecting the defence or security of the coastal State; (e) the launching, landing or taking on board of any aircraft; (f) the launching, landing or taking on board of any military device; (g) the loading or unloading of any commodity, currency or person contrary to the customs, fiscal, immigration or sanitary laws and regulations of the coastal State; (h) any act of wilful and serious pollution contrary to this Convention; (i) any fishing activities; (j) the carrying out of research or survey activities; (k) any act aimed at interfering with any systems of communication or any other facilities or installations of the coastal State; (l) any other activity not having a direct bearing on passage»²¹.

In ultima analisi, l'interpretazione estensiva del diritto internazionale associata al passaggio inoffensivo delle navi da guerra aveva riscontrato un generale clima d'approvazione in quanto le prescrizioni contenute nel paragrafo 2 dell'articolo 19 della convenzione risultavano essere talmente chiare e incontrovertibili che lo stesso termine "warship", se utilizzato, avrebbe rischiato di diventare ridondante.

A ogni buon conto, all'indomani della formulazione delle condizioni determinanti il passaggio inoffensivo di ogni tipologia di natante per le acque territoriali di uno stato, rimaneva aperta la questione della notifica di tale avvenimento e l'eventuale richiesta di un permesso di transito. A tal proposito, in una nota del 24 novembre 1982, il governo di Mosca ebbe modo di dichiarare
«foreign warships and underwater vehicles shall enjoy the right of innocent passage through the territorial waters (territorial sea) of the USSR in accordance with the procedure to be established by the Council of Ministers of the USSR»²²

che in buona sostanza stava ad indicare il fatto che soltanto il Consiglio dei Ministri dell'Unione Sovietica avesse il diritto di stabilire con quali modalità dovesse svolgersi tale passaggio (le uniche aree adibite al transito delle navi da guerra erano localizzate nel Mar Baltico, nel Mare di Okhotsk e nel Mar del Giappone). Anche gli Stati Uniti assunsero una posizione ufficiale il 10 marzo 1983 sostenendo che

«(United States) accept and act in accordance with the balance of interests relating to traditional uses of the oceans – such as navigation and overflight. In this respect, the United States will recognize the rights of other States in the waters off their coasts, as reflected in the Convention, so long as the rights and freedoms of the United States and others under international law are recognized by such coastal States. [...] (United States) Exercise and assert its navigation and overflight rights and freedoms on a worldwide basis in a

²¹ *United Nation Convention on the Law of the Sea*, Montego Bay, 1982, art. 19.

²² *United States Responses to Excessive National Maritime Claims*, «Limits in the Seas» (United States Department of State Bureau of Oceans and International Environmental and Scientific Affairs), n°112, 1992, pagg. 2-101, in part. pag. 53.

manner that is consistent with the balance of interests reflected in the Convention. The United States will not, acquiesce in unilateral acts of other States designed to restrict the rights and freedom of the international community in navigation and overflight and other related high seas uses»²³.

Con l'intento di promuovere il diritto di navigazione e sorvolo (overflight) delle acque territoriali, nel 1979 gli Stati Uniti diedero avvio ad un programma denominato *Freedom of Navigation* che si prefissava l'obiettivo di estendere il diritto di passaggio inoffensivo a tutte quelle aree marittime del pianeta ritenute di grande valore strategico e che per motivazioni d'ordine politico e/o militare risultavano essere *chiuse*. Nel marzo del 1986, due navi da guerra statunitensi, la USS Caron e la USS Yorktown, rispettivamente cacciatorpediniere e incrociatore, entrarono nelle acque territoriali sovietiche situate nel Mar Nero senza previa notifica o richiesta di transito sostenendo di star esercitando il diritto di libero passaggio come previsto dalla Convenzione Internazionale sul Diritto del Mare del 1982; ancora nel Mar Nero, nel febbraio del 1988, due navi militari sovietiche intercettarono la USS Caron e la USS Yorktown "scortandole" per tutta la durata del passaggio nelle acque territoriali. In un articolo pubblicato in quello stesso anno si leggeva

«our disagreement with the USSR involves Soviet efforts to limit, indeed virtually to abrogate, the right of innocent passage for warships through the Soviet territorial sea. According to Soviet legislation, foreign warships may exercise innocent passage in only five specified locations out of the thousands of miles of Soviet coastline. The Soviet made no provisions for innocent passage in the Black Sea»²⁴.

In realtà, la posizione dell'Unione Sovietica in merito alla questione delle acque territoriali era già in procinto di mutare, sia per le crescenti pressioni della comunità internazionale, sia, in misura maggiore, a causa dei gravi problemi di politica interna che, di lì a poco, ne avrebbero determinato il collasso. Per tali ragioni, il 23 settembre 1989, il governo di Washington e quello di Mosca firmarono un accordo noto come *Jackson Hole* (dal nome della località in cui venne sottoscritto) in cui si riconosceva ufficialmente che

«1) The LOS (Law of the Sea) Convention contains the relevant rules of International law governing innocent passage of ships in the territorial sea. 2) All ships, including warships, regardless of cargo, armament, or means of propulsion, enjoy the right of innocent passage, for which neither notification nor authorization is required. 3) The list set out in Article 19(2) is an exhaustive list of activities that would render passage not innocent. A ship not engaging in any of these listed activities is in innocent passage. 4) A coastal State that questions whether a ship is in innocent passage must give that ship an opportunity to clarify its intentions, or to correct its conduct. 5) Ships exercising the right of innocent passage, must abide by all laws and regulations of the coastal State adopted in conformity with international law, as reflected in Articles 21, 22, 23 and 25 of the LOS Convention. 6) If a warship acts in a manner contrary to innocent passage, and does not correct its action upon the coastal State's request, the coastal State may require to

²³ Ibidem.

²⁴ Ivi, pag. 1.

leave the territorial sea, in accordance with Article 30. In such cases the warship shall do so immediately. 7) Without prejudice to the exercise of rights of coastal States, all differences regarding a particular case of innocent passage shall be resolved between the coastal State and the flag state through diplomatic channels or other agreed means»²⁵.

Quantunque il documento fosse un vero e proprio accordo bilaterale fra le due superpotenze globali, nei fatti costituì il vademecum attraverso il quale gli Stati Uniti (e successivamente anche la Federazione Russa e gran parte della comunità internazionale) orientarono l'indirizzo di politica marittima internazionale, confermando le disposizioni di legge contenute nella Convenzione Internazionale sul Diritto del Mare del 1982 e eliminando, in maniera definitiva, la capacità di uno stato costiero di limitare arbitrariamente il passaggio inoffensivo di navi civili e militari all'interno delle proprie acque territoriali.

Argomentazioni molto simili sono riscontrabili nella disciplina internazionale del transito attraverso gli stretti e, dal momento che tali accessi marittimi costituiscono il centro del mio lavoro di ricerca, nelle prossime pagine ne esaminerò il regime giuridico nella maniera più semplice e rapida possibile. Come per il diritto di passaggio inoffensivo attraverso le acque territoriali di uno stato, allo stesso modo, a partire dalla prima metà del XIX secolo, la libertà di navigazione all'interno di uno stretto tratto di mare che collega due zone marittime più grandi, venne considerata quale elemento imprescindibile di qualsiasi codificazione internazionale di diritto. In effetti, la definizione geografica di stretto è

«[...] a narrow passage or sea channel connecting two larger bodies of water... the term strait is used for waterways ranging in breadth from 800 yards (731.52 metri) to over 150 miles (241,4016 chilometri)»²⁶

per tale ragione, uno stretto rappresenta il ponte di collegamento o passaggio obbligato fra due continenti (stretto di Bering), fra un continente e un'isola (stretto di Malacca), fra due o più isole (stretti di Lombok e Makassar), fra due oceani o, perfino, fra due punti adiacenti dello stesso mare/oceano. Alcuni punti di mare e diversi stati sono accessibili, navigando dalle acque internazionali, soltanto passando attraverso tali strettoie (o *bottlenecks*, colli di bottiglia, come vengono definiti nella letteratura di settore anglosassone): il Mediterraneo e l'Egeo sono connessi agli oceani del mondo tramite lo stretto di Gibilterra, il Mar Nero si apre verso il Mediterraneo grazie agli stretti del Bosforo e dei Dardanelli. Pertanto, il carattere strategico di uno stretto risiede nel fatto che le navi che lo percorrono riducono distanza, tempo e costi degli scambi commerciali e aumentano la velocità di esecuzione delle manovre di natura militare. Come sostiene Robert W. Smith

²⁵ Ivi, pagg. 48-49; 84-85.

²⁶ Confronta Sir L.D. Stamp, *A Glossary of Geographic Terms*, Longman Group United Kingdom, Londra, 1968, pag. 436 e K.L. Koh, *Straits in international navigation: contemporary issues*, Oceana, Londra, 1982, pag. 11.

«Some intercontinental straits (Gibraltar, Dardanelles, Kattegat, Bab-El Mandeb, Hormuz) are strategic because an alternate route does not exist. In some straits like Malacca and Hormuz, the amount of traffic that transits through them is extremely heavy because of their convenience and unavailability of viable alternate route»²⁷.

Queste vie d'accesso naturali, proprio a causa del loro valore economico e militare, non possono essere soggette al libero arbitrio degli stati rivieraschi di cui fanno parte né in tempo di pace né durante periodi di conflitto internazionale; pur di tenere aperti gli stretti, lo stato o gli stati presso cui sono ubicati sono obbligati a sacrificare una parte, più o meno sostanziosa, della propria sovranità e indipendenza territoriale. A cavallo fra la seconda metà dell'800 e gli anni trenta del XX secolo, furono stipulati un gran numero di accordi bilaterali al fine di garantire la libertà di navigazione in alcuni fra i più noti stretti del mondo: esempi sono il trattato tra Argentina e Cile del 1881 sull'apertura degli stretti di Magellano; la dichiarazione del 1904 sullo stretto di Gibilterra; la dichiarazione fra Danimarca e Svezia del 1932 sugli stretti danesi e la Convenzione di Montreux del 1934 che regola il passaggio attraverso gli stretti turchi. Nonostante l'evidente importanza degli stretti all'interno del sistema di flussi internazionali, esisteva una netta tensione tra le istanze della comunità internazionale di rendere sempre e comunque percorribili tali passaggi e salvaguardare, quindi, la libertà di navigazione, da un lato, e le richieste provenienti dagli stati costieri di garantire in primo luogo la sicurezza e protezione dei propri confini naturali, dall'altro; a dispetto, infatti, delle costanti pressioni di potenze marittime come USA, URSS e Gran Bretagna, all'indomani del II conflitto mondiale il diritto internazionale era ancora ambiguo e presentava grosse lacune nella definizione legale di stretto, nella perplessità circa l'utilizzo indispensabile ovvero accessorio dello stretto quale via di comunicazione (si può trovare una rotta alternativa? Si può passare via terra?) e nell'eccezionalità o meno delle norme riguardanti il diritto di passaggio inoffensivo.

Durante i lavori preparatori della prima conferenza di Ginevra sul diritto del mare fra le raccomandazioni dell'International Law Commission si leggeva

«The Commission also included a clause formally prohibiting interference with passage through straits used for navigation between two parts of the high seas. The expression "straits normally used for international navigation between two parts of the high seas" was suggested by the decision of the International Court of Justice in the Corfu Channel Case. The Commission, however, was of the opinion that it would be in conformity with the Court's decision to insert the word "normally" before the word "used"»²⁸.

Tuttavia, su mozione degli Stati Uniti, l'accostamento della parola "normalmente" a quella "utilizzati" venne ufficialmente respinto in quanto, in base a un generale consenso internazionale, si

²⁷ R.W. Smith, *An Analysis of the Strategic Attributes of International Straits: A Geographical Perspective*, Maritime Studies Management, vol. 2, 1974, pagg. 88 e seguenti.

²⁸ *Yearbook of the International Law Commission, Documents of the eighth session including the report of the Commission to the General Assembly*, vol. II, 1956, pagg. 273.

riteneva che la sentenza finale del cosiddetto incidente del canale di Corfù²⁹ non fosse sufficiente a giustificare la compresenza di tali termini. In ragione del prevalere di tale indirizzo di pensiero, l'articolo finale della convenzione del 1958 recitava

«There shall be no suspension of the innocent passage of foreign ships through straits which are used for international navigation between one part of the high seas and another part of the high seas or the territorial sea of a foreign State»³⁰.

Sebbene la disciplina internazionale sul diritto di passaggio inoffensivo attraverso gli stretti fosse stata delineata in maniera chiara, netta e estensiva, il fallimento delle conferenze del '58 e del '60 nel raggiungimento di un accordo sui limiti delle acque territoriali, costituì terreno fertile per l'estensione indebita, da parte di svariati stati rivieraschi, della giurisdizione marittima a dodici miglia nautiche (rispetto alle tre consuetudinarmente adottate), sollevando un gran numero di problematiche relative al diritto stesso e di contenziosi fra stati prospicienti. Oltre a questo, si aggiunga il fatto che, fino al secondo conflitto mondiale, la maggior parte degli stretti di rilevanza strategica del mondo erano controllati da potenze europee (Bab-el-Mandep, Hormuz, Malacca e Singapore, Sonda etc.) e, proprio in ragione di ciò, restavano sempre aperti (perlomeno in periodo di pace). Col processo di decolonizzazione

«[...] new states emerged which were more concerned about their own security and economic interests and were not enamoured by the freedom of the seas doctrine which had for a long time been used and abused to their disadvantage»³¹.

Nel corso degli anni '60, un elevato numero di stati costieri di nuova costituzione in cui erano presenti questi passaggi marittimi obbligati, estese le acque territoriali in maniera tale da inglobarli e renderli soggetti alla propria giurisdizione: Indonesia e Filippine, per citarne alcuni, impiegarono il cosiddetto metodo delle linee di base rette (straight baselines)³² includendo importanti stretti quali quelli della Sonda, di Lombok e Macassar, di Ombai-Wetar e di Malacca. Come era chiaro che fosse, la comunità internazionale, Stati Uniti e Unione Sovietica in testa, ritenne siffatte tendenze estensive non soltanto inaccettabili sul piano giuridico ma anche e più di ogni altra cosa rovinose su quello economico-militare; d'altra parte, la deviazione delle rotte commerciali passanti per Malacca e Singapore o per gli stretti della Sonda e Ombai-Wetar, avrebbe dato luogo a gravi ritardi nella

²⁹ Nel Maggio del 1946 due incrociatori britannici attraversarono lo stretto di Corfù tra l'omonima isola greca e l'Albania; la rotta seguita prevedeva il transito in acque territoriali albanesi. Nel giro di pochi minuti dall'entrata nel canale una batteria costiera albanese aprì il fuoco in direzione delle due navi senza però causare danni. Il caso fu giudicato dalla Corte internazionale di giustizia dell'Aja (ICJ) e la sentenza che scaturì diede luogo ai principi fondamentali su cui, ancora oggi, si basa il diritto di passaggio per gli stretti. Sul caso in questione confronta R.P. Anand, *Studies in International Law and History: An Asian Perspectives*, op. cit. pagg. 210-212 e F. La Cecla, P. Zanini, *Lo stretto indispensabile. Storie e geografie di un tratto di mare limitato*, Mondadori, Milano, 2004, pagg. 71-80.

³⁰ *Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone*, 29 aprile 1958, art. 16(4).

³¹ R.P. Anand, *Studies in International Law and History: An Asian Perspectives*, op. cit. pag. 213.

³² Le linee di base rette collegano punti appropriati, in genere promontori, per tracciare la linea di base dalla quale si misura la larghezza del mare territoriale

consegna di beni e materie prime (fra cui il petrolio) con conseguente aumento dei prezzi al consumo e avrebbe ridotto la mobilità e flessibilità delle marine militari. Ciò nondimeno, non potendo di fatto incidere sensibilmente sulla sovranità territoriale degli stati di nuova formazione, le due superpotenze mondiali arrivarono ad un accordo, nel 1967, in cui veniva fissato a 12 miglia nautiche il limite massimo dell'estensione delle acque territoriali e che, all'interno di quel limite, dovesse applicarsi il regime di navigazione negli stretti precedente l'estensione (3 miglia nautiche) *«they also contemplated calling an international conference on the law of the sea limited to these issues and began soliciting support of various countries through diplomatic means»*³³.

Il governo di Washington riteneva che il diritto di passaggio inoffensivo attraverso gli stretti rappresentasse *“an indispensable adjunct to the freedom of navigation and that of overflight on the high seas themselves”*³⁴, e che avrebbe tollerato l'estensione delle acque territoriali soltanto qualora tale diritto fosse stato garantito.

La realizzazione del diritto di passaggio avrebbe dovuto prevedere il transito sia di navi civili che militari, compresi i sommergibili nucleari, e si sarebbe dovuta riferire anche ai voli di linea e agli aerei da guerra; dal canto suo Mosca e tutto il blocco comunista, appoggiando la visione statunitense circa l'apertura degli stretti, insisteva inoltre sul fatto che il semplice diritto di passaggio inoffensivo non fosse di per sé sufficiente a consentire una generale libertà di navigazione in quei “punti caldi” del pianeta, come Gibilterra, Malacca e Singapore, da sempre canali di transito delle principali rotte marittime

*«[...] the Soviet Union, like the United States, was absolutely convinced that the concept of innocent passage could not be accepted as applying to the principal straits used for International navigation because it was too widely interpreted as a concept living, so to speak, the last word to the coastal State or States concerned. Refusal to recognize the principle of free passage would mean, according to the Soviet Union, establishing the domination of only 12 to 15 States adjacent to straits over the passage of vessels of some 130 States of the world»*³⁵.

A dispetto delle preoccupazioni e delle pressioni degli stati rivieraschi del terzo mondo circa l'adozione della dicitura di “passaggio inoffensivo” rispetto a quella di “passaggio libero”, espresse durante la sessione di Caracas del 1974 nell'ambito dei lavori della III Conferenza sul Diritto del Mare, USA, URSS e i rispettivi alleati continuarono a portare avanti in modo intransigente la propria idea di navigazione attraverso gli stretti sostenendo che

³³ B.A. Harlow, *UNCLOS III and Conflict Management in Straits*, Ocean Dev. & Law J., vol. 15, 1985, pag. 199.

³⁴ R.P. Anand, *Studies in International Law and History: An Asian Perspectives*, op. cit. pag. 216.

³⁵ Ivi, pag. 217.

«[...] unless unimpeded passage on, over an under straits used for international navigation was conceded to all commercial vessels and warships, including sub marines, there was simply no possibility of coming to an agreement on the subject of National jurisdiction and other issues»³⁶.

Nonostante l'evidente disaccordo fra le parti, nel 1975 la maggioranza dei paesi costituenti il Gruppo dei 77 iniziarono a cedere terreno e a dimostrarsi più aperti nei confronti di un accordo che garantisse un passaggio sicuro per gli stretti; quello stesso anno fu sottoscritto il *Single Negotiating Text* all'interno del quale la dicitura passaggio libero (free passage) veniva sostituita con passaggio di transito (transit passage) che, dopo aver subito varie revisioni e modifiche, entrò a far parte pienamente della convenzione di Montego Bay del 1982. In buona sostanza, come sostiene Michael Reisman, professore della Yale Law School, il concetto di transito di passaggio è un neologismo che soggiace da qualche parte fra la libertà di navigazione e il diritto di passaggio inoffensivo, è un compromesso, una concessione, una seconda scelta³⁷. Nel testo finale, infatti, la UNCLOS III prevedeva la non sospensione del diritto di passaggio di transito attraverso gli stretti e le acque arcipelagiche e la possibilità per lo stato costiero di esercitarvi la propria sovranità soltanto in relazione alla sicurezza della navigazione, ai problemi legati all'inquinamento e ai diritti di pesca. Per la prima volta veniva distinto il concetto di "innocent passage" disciplinato dalla parte II sezione 3 della convenzione (art.17-32) da quello di "transit passage" contenuto nella parte III sezione 2 (art.37-44) e 3 (art.45) che, all'articolo 38(2), è definito come

*«Transit passage means the exercise in accordance with this Part of the freedom of navigation and overflight solely for the purpose of continuous and expeditious transit of the strait between one part of the high seas or an exclusive economic zone and another part of the high seas or an exclusive economic zone. However, the requirement of continuous and expeditious transit does not preclude passage through the strait for the purpose of entering, leaving or returning from a State bordering the strait, subject to the conditions of entry to that State»*³⁸.

All'articolo 39 della convenzione venivano delineate le modalità attraverso le quali tale passaggio dovesse verificarsi e nello specifico si prescriveva che

«Ships and aircraft, while exercising the right of transit passage, shall: (a) proceed without delay through or over the strait; (b) refrain from any threat or use of force against the sovereignty, territorial integrity or political independence of States bordering the strait, or in any other manner in violation of the principles of international law embodied in the Charter of the United Nations; (c) refrain from any activities other than those incident to their normal modes of continuous and expeditious transit unless rendered necessary by force majeure or by distress; (d) comply with other relevant provisions of this Part. Ships in transit passage

³⁶ Ivi.

³⁷ W.M. Reisman, *The Regime of Straits and National Security: An Appraisal of International Law Making*, Faculty Scholarship Series, 1980, pag. 68.

³⁸ *United Nation Convention on the Law of the Sea*, Montego Bay, 1982, art. 38.

shall: (a) comply with generally accepted international regulations, procedures and practices for safety at sea, including the International Regulations for Preventing Collisions at Sea; (b) comply with generally accepted international regulations, procedures and practices for the prevention, reduction and control of pollution from ships. 3. Aircraft in transit passage shall: (a) observe the Rules of the Air established by the International Civil Aviation Organization as they apply to civil aircraft; state aircraft will normally comply with such safety measures and will at all times operate with due regard for the safety of navigation; (b) at all times monitor the radio frequency assigned by the competent internationally designated air traffic control authority or the appropriate international distress radio frequency»³⁹.

Uniche due eccezioni al transit passage per cui era prevista esclusivamente la disciplina internazionale del diritto di passaggio inoffensivo, prendevano forma agli articoli 38(1) e 45 e stabilivano che

«[...] all ships and aircraft enjoy the right of transit passage, which shall not be impeded; except that, if the strait is formed by an island of a State bordering the strait and its mainland, transit passage shall not apply if there exists seaward of the island a route through the high seas or through an exclusive economic zone of similar convenience with respect to navigational and hydrographical characteristics [...] The regime of innocent passage, in accordance with Part II, section 3, shall apply in straits used for international navigation: (a) excluded from the application of the regime of transit passage under article 38, paragraph 1; or (b) between a part of the high seas or an exclusive economic zone and the territorial sea of a foreign State. There shall be no suspension of innocent passage through such straits»⁴⁰.

Una questione di grande importanza e controversia circa le nuove disposizioni internazionali sul passaggio per gli stretti venne a configurarsi quella riguardante l'opportunità o meno di applicare il diritto di passaggio di transito anche ai sommergibili oppure se questi ultimi fossero oggetto di una disciplina distinta; a seguito di un acceso dibattito in sede di elaborazione della bozza finale del documento⁴¹, John Norton Moore, professore alla Virginia University e giurisperito di chiara fama internazionale, mise un punto fermo alla polemica sostenendo che

«to argue that Article 34(1) prohibits submerged transit in the face of the overwhelming textual evidence to the contrary is logic chopping at its worst [...] in the real world of ocean politics, it is nonsense to believe that either the United States or the Soviet Union would accept a law of the sea treaty that did not fully protect freedom of navigation through straits»⁴²; e, ancora, osserva e aggiunge Reisman sul punto, “by its nature submerged passage is not the sort of practice that generates customary rights, The notoriety and opportunity for parties thereafter subordinated – requisite components of formation of prescriptive rights – can hardly be fulfilled when the strait state does not or cannot know of the passage or lacks the means of

³⁹ Ivi, art. 39.

⁴⁰ Ivi, artt. 38 e 45.

⁴¹ Confronta, W.T. Burke, *Submerged Passage Through Straits: Interpretations of the Proposed Law of the Sea Treaty Text*, Washington Law Review, vol. 52, 1977, pag. 193.

⁴² J.N. Moore, *The Regime of Straits and the Third United Nations Conference on the Law of the Sea*, «American Journal of International Law» (The American Society of International Law), vol. 74, 1980, Pagg. 74-121, in part. pagg. 93 e 121.

stopping it. And even if such practices were deemed to have generated customary rights in one strait, they could not ipso facto be applied to all straits, nor would they be probative of features of surface or aerial passage»⁴³

con ciò ad indicare la difficoltà (quanto meno iniziale) nel costituire una base normativa consuetudinaria comune in grado di dettare delle modalità di passaggio certe e universalmente valide. A tal proposito, nel marzo del 1983, il presidente USA, Ronald Reagan, in occasione dell'estensione ufficiale della giurisdizione marittima statunitense sulla propria zona economica esclusiva (200 miglia nautiche) come sancito dalle Nazioni Unite, dichiarò che

«The United States will exercise and assert its navigation and overflight rights and freedoms on a world-wide basis in a manner that is consistent with the balance of interests reflected in the Convention. The United States will not, however, acquiesce in unilateral acts of other States designed to restrict the rights and freedoms of the international community in navigation and overflight and other related high sea uses»⁴⁴

Il bilanciamento degli interessi e l'uniformità nella libertà di navigazione e sorvolo, doveva passare, secondo il governo di Washington attraverso l'adozione del limite delle tradizionali 3 miglia nautiche per le acque territoriali in maniera tale da limitare sensibilmente l'intromissione degli stati costieri (in special modo quelli appartenenti al terzo mondo o al Gruppo dei 77) nelle dinamiche di geostrategia marittima globale e da evitare che le acque territoriali di due o più stati si incontrassero escludendo così il passaggio di transito. Tuttavia, quantunque risultasse ormai chiaro che in breve tempo gli Stati Uniti sarebbero assurti al rango di unica potenza mondiale, gli alti vertici della Casa Bianca incontrarono una forte opposizione al limite delle 3 miglia e realizzarono l'impossibilità materiale di portare avanti il progetto; in sede di dibattito, durante una sessione della UNCLOS III, emerse chiara la posizione di una buona maggioranza di stati costieri fra cui Brasile, Cina, Costa Rica, Filippine, Vietnam, Argentina, che deprecavano l'eccessiva ingerenza USA nelle questioni legate al passaggio per gli stretti

«The Group of Coastal States noted with surprise and concern recent media reports that the Government of the United States had ordered its Navy and Air Force to under take a policy of deliberately sending ships and planes into or over the disputed waters of nations that claim a territorial limit of more than three miles. In the view of the Group of the Coastal States such a policy is highly regrettable and unacceptable being contrary to customary international law, whereby a great majority of States exercise full sovereignty in their territorial seas up to a limit of 12 nautical miles, subject to the right of innocent passage. That policy is also inconsistent with the prevailing understanding at the UNCLOS which has recognized the validity of such a

⁴³ W.M. Reisman, *The Regime of Straits and National Security: An Appraisal of International Law Making*, op. cit. pag. 57.

⁴⁴ D.L. Larson, *Security Issues and the Law of the Sea*, University Press of America, 1994, pagg. 136-137.

practice [...]. The Group of the Coastal States considers the statement that the regime of high seas commences beyond three miles as clearly an anachronism»⁴⁵.

Quando nel 1994 gli Stati Uniti diventarono parte della convenzione (anche se solo parzialmente) firmando il trattato ma non ratificandolo e con la caduta dell'Unione Sovietica e del blocco socialista, alcuni paesi costieri del Terzo Mondo acquistarono maggior potere contrattuale e decisionale dando luogo ad un diritto consuetudinario internazionale molto più fluido e duttile rispetto alle previsioni originarie degli stati occidentali e rendendo di fatto un mero esercizio di teoria della giurisprudenza la discussione circa il transit passage e la sua applicazione.

⁴⁵ B.H. Oxman, *The Third UNCLOS: The Eighth Session (1979)*, «American Journal of International Law» (The American Society of International Law), vol 74, 1980, pagg, 1-47, in part. pag. 9.

Paragrafo 1.2: Diverse tipologie di pirateria e iniziative per contrastare il fenomeno

Recita l'articolo 101 della UNCLOS

«Piracy is: (a) any illegal acts of violence or detention, or any act of depredation, committed for private ends by the crew or the passengers of a private ship or a private aircraft, and directed: (i) on the high seas, against another ship or aircraft, or against persons or property on board such ship or aircraft; (ii) against a ship, aircraft, persons or property in a place outside the jurisdiction of any State; (b) any act of voluntary participation in the operation of a ship or of an aircraft with knowledge of facts making it a pirate ship or aircraft; (c) any act of inciting or of intentionally facilitating an act described in subparagraph (a) or (b)»⁴⁶

a sua volta, tali disposizioni sono integrate dalla risoluzione A.1025(26) dell'IMO, adottata il 2 dicembre 2009 recante il titolo *Code of Practice for the Investigation of Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ships*

«2.1 Piracy means an act defined in article 101 of the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS). 2.2 Armed robbery against ships means any of the following acts: 1 any illegal act of violence or detention or any act of depredation, or threat thereof, other than an act of piracy, committed for private ends and directed against a ship or against persons or property on board such a ship, within a State's internal waters, archipelagic waters and territorial sea; 2 any act of inciting or of intentionally facilitating an act described above»⁴⁷.

Come abbondantemente documentato in precedenza⁴⁸, la pirateria ha costituito una parte senza soluzione di continuità della storia marittima del Sud-est asiatico sin dagli albori della civiltà organizzata in comunità locali stanziali; scrive Adam Young

«Historic manifestations of piracy in Southeast Asia were quite heterogeneous, encompassing a broad range of socio-political-cultural motives and an equally diverse range of actual practice»⁴⁹.

Ancora oggi, la commistione di elementi socio-culturali tradizionali con le nuove tendenze politiche e economiche generate dal colonialismo prima e dalla globalizzazione in seguito, ha contribuito a dare origine ad una fattispecie giuridica dai confini tanto ampi quanto difficilmente riducibili in categorie: quantunque gli incidenti in mare (abbordaggi, rapimenti, sequestri di natanti) abbiano subito un calo sensibile dal 2004⁵⁰ per poi tornare a risalire dopo il 2010, la tendenza all'adattamento e alla modificazione dei comportamenti criminosi in relazione alle misure anti-pirateria degli stati rivieraschi e segnatamente Federazione Malese e Indonesia o alle iniziative congiunte poste in essere a livello internazionale, ha permesso al fenomeno di prosperare con nuove

⁴⁶United Nation Convention on the Law of the Sea, Montego Bay, 1982, art. 101.

⁴⁷ Risoluzione IMO n°A1025(26) del 2 dicembre 2009.

⁴⁸ Vedi Parte I

⁴⁹ M. Valencia, D. Johnson, *Piracy in Southeast Asia: Status, Issues and Responses*, Institute of Southeast Asian Studies, Singapore, 2005, pag. 11.

⁵⁰ Confronta G.G. Ong-Webb, *Southeast Asian Piracy: Research and Developments in Piracy*, op. cit. pag. XXXIII dell'introduzione.

caratteristiche. Uno fra gli elementi distintivi di maggior rilievo è rappresentato dal rapimento dell'equipaggio ai fini di ottenere una certa somma di denaro in cambio del rilascio; tale tattica è stata largamente utilizzata, almeno fino al 2005, da movimenti autonomisti armati (come il GAM, Gerakan Aceh Merdeka o Aceh-Sumatra National Liberation Front) e da gruppi terroristici di cui il più noto e militarmente attivo è Abu Sayyaf (Jamā'ah Abū Sayyāf)⁵¹. In parallelo alle organizzazioni extra-governative para-militari, esistono e operano altri attori non direttamente collegati ad alcun movimento politico o religioso e che per tale ragione danno origine ad un macrocosmo autonomo di eventi e situazioni in cui si distinguono iniziative personali, azioni di piccoli gruppi locali, infiltrazioni di importanti imprese criminali internazionali (prima fra tutte la Società delle triadi cinesi, Sanhehui, storicamente nota come Tiandihui, Società del cielo e della terra): in un rapporto allarmante dell'International Maritime Bureau, dipartimento della Camera di commercio internazionale specializzato nella ricezione e divulgazione di dati relativi al fenomeno della pirateria marittima nel mondo, soltanto nel 2004 sono state prese in ostaggio più di 43 persone, 36 delle quali scomparse nelle acque degli stretti di Malacca e Singapore⁵².

«What is more worrying is that the demands for ransom made by the pirates are in most cases met by the employers of those kidnapped in order to secure their release. This kind of response will undoubtedly encourage the pirates to continue carrying out this type of attack since pirates are aware that their tactics will most likely pay off...

e continua la stessa Zara Raymond

What is made clear by these bold attacks is that governmental efforts aimed at curbing the problem are failing. Issues of sovereignty, international law, responsibility and resources (or lack of them) are hampering regional efforts aimed at addressing the problem. As a result Southeast Asia, and in particular the waters around the Indonesian archipelago and the Strait of Malacca, will remain a high risk zone for pirate attacks, real and comprehensive solutions to the problem must be developed at regional level before the economic and human costs of piracy increase further»⁵³.

Da quanto scritto, emerge un quadro di grande complessità in cui si alternano e vanno a confondersi atti di pirateria riconducibili a matrici d'ordine politico, religioso, individuale e criminale in senso stretto, il cui comune denominatore è il rapimento in cambio di un riscatto. Nella realtà dei fatti, risulta difficile riuscire a semplificare in modelli e categorie ben distinte la molteplicità di episodi di stampo piratesco; alcuni autori⁵⁴ hanno provato a costruire dei tipi ideali di pirateria marittima

⁵¹ Confronta L. Niksch, *Abu Sayyaf: Target of Philippine-U.S. Anti-Terrorism Cooperation*, CRS Report of Congress, 25 gennaio 2002.

⁵² *Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report*, ICC International Maritime Bureau, 2004, pag. 10.

⁵³ C.Z. Raymond, *Piracy in the waters of Southeast Asia* in K.C. Guan, J. Skogan, *Maritime Security in Southeast Asia*, Routledge, Londra, 2007, pag. 62.

⁵⁴ Confronta J. Kleinen, M. Osseweijer, *Pirates, Ports, And Coasts in Asia, Historical and Contemporary Perspectives*, Institute of Southeast Asian Studies, Singapore, 2010.

basandosi sulle caratteristiche comuni agli attacchi portati avanti in diverse zone del globo, da cui scaturiscono quattro modalità d'azione:

1. Il tipo asiatico dove le navi vengono assalite per depredare oggetti di valore e denaro contante; solitamente l'equipaggio viene risparmiato.
2. Il tipo sud-americano e dell'Africa occidentale costituito da bande di criminali che fanno largo uso della violenza molto spesso massacrando l'equipaggio; gli obiettivi principali sono denaro contante, il carico della nave, gli effetti personali della ciurma e, in generale qualunque cosa possa essere trasportata agevolmente.
3. Il tipo politico, diffuso in particolar modo lungo le coste della Somalia, ad Aceh (nord Sumatra), nell'arcipelago delle isole Sulu (Filippine) e, in generale, ovunque siano presenti minoranze etniche che portano avanti rivendicazioni territoriali e ambiscono al riconoscimento giuridico – politico.
4. Il furto di nave; quando l'obiettivo è la stessa nave oggetto dell'abbordaggio. Vengono cambiate le generalità dell'imbarcazione (provenienza, armatore etc...) e la stessa si rivende sul mercato nero⁵⁵.

Quantunque suddetta divisione possieda un indubbio valore didattico e sia semplificativa della fenomenologia degli atti criminali compiuti in mare, tuttavia rischia di distogliere l'attenzione da pratiche e comportamenti "sommersi" che rappresentano una larga fetta della pirateria nel Sud-est asiatico e, nello specifico, all'interno delle acque degli stretti di Malacca e Singapore. Per tale ragione, e alla luce di quanto scritto, nel tentativo di meglio comprendere le pratiche e i comportamenti degli attori che ivi agiscono, si richiede necessario separare i due termini pirateria e terrorismo sottolineando differenze e somiglianze al fine di creare un piccolo modello orientativo su cui poter fare delle riflessioni e costruire alcune ipotesi.

A partire dagli eventi dell'11 settembre 2001, i timori diffusi dai mezzi di comunicazione di massa circa il possibile legame fra pirateria e terrorismo internazionale, hanno contribuito alla formazione di un acceso dibattito fra quanti sostenevano l'incompatibilità strutturale e logica fra i due fenomeni e chi, al contrario, riteneva che un nesso di qualche tipo potesse riscontrarsi. All'interno di tale discussione figuravano esponenti di spicco fra cui Brian Jenkins, studioso di terrorismo internazionale e consigliere capo alla RAND Corporation, il cui pensiero in merito alla questione era il seguente

«I don't think that it is appropriate to blend the increasing problem of piracy with the potentially more dangerous consequences of terrorism»⁵⁶

⁵⁵ Ivi.

e il capitano P.K. Mukundan, direttore dell'International Maritime Bureau, il quale sosteneva che «(there) was nothing to show that terrorists and pirates have joined up. There is a terrorist threat to the Straits of Malacca, and that is fair comment, but that will be done by terrorists not pirates. There are politically motivated groups attacking ships off the northern coast of Sumatra and the Southern Philippines as well as Somalia, but their objectives are different to piracy»⁵⁷.

Dall'altra parte, l'aumento dei casi di rapimenti perpetrati in cambio di un riscatto e i reiterati assalti a navi mercantili da parte delle milizie ribelli del GAM⁵⁸, portarono Efthimios Mitropoulos, l'allora (2004-2011) segretario generale dell'International Maritime Organization (IMO) ad ammettere l'esistenza di un "nexus of terrorism and piracy in the Malacca and Singapore Straits"⁵⁹, visione peraltro condivisa da Peter Chalk, analista alla RAND Corporation

«pirates and criminal syndicates could contract out their maritime expertise to terrorists, hijacking a ship to be used for smuggling, or as a wapon or to cause a collision. They could also provide training in ship boarding or even their operation»⁶⁰.

A ben vedere, dunque, il nesso di cui parlano Mitropoulos e Chalk non attiene unicamente e nello specifico ai rapimenti, ma anche e in maniera diffusa a quell'insieme di pratiche e modalità d'azione attraverso cui le parti criminali o ribelli riescono a garantire risorse economiche a se stesse o ad altri. Riassume efficacemente sul punto Natalino Ronzitti, professore di diritto internazionale alla LUISS di Roma

«However, piracy and sea robbery are illegal acts committed for private gain while terrorism is an illegal act committed with the intent of influencing a government of polity, it has a political objective [...], piracy on the high seas is a universal crime and can be repressed by any nation while repression of terrorism on the high seas is legally confined to particular nations and circumstances»⁶¹.

In merito alle modalità d'azione si riscontra una sostanziale divergenza rispetto alle finalità, accanto ad un expertise comportamentale abbastanza affine. Le rapine in mare a scopi personali o comunque non politici, comprendono un ampio spettro d'azioni che vanno dal piccolo furto commesso all'interno del porto (a danno di barche o grandi natanti ormeggiati), ad attacchi "mordi e fuggi" in acque territoriali, fino al sequestro permanente della nave: una sorta di escalation di eventi

⁵⁶ R. Ahmad, *Pirates and Terrorists not Natural Allies*, Straits Times Interactive, 29 giugno 2004, <<http://www.straitstimes.com/global>>.

⁵⁷ M.J. Valencia, *The Politics of Anti-Piracy and Anti-Terrorism Responses in Southeast Asia* in G.G. Ong-Webb, *Southeast Asian Piracy: Research and Developments in Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits*, Institute of Southeast Asian Studies, Singapore, 2006, pagg. 84-85.

⁵⁸ Fra cui il tentato rapimento dei membri dell'equipaggio della petroliera MV Pematang del giugno del 2004 in cui la marina indonesiana fu costretta ad abbattere tre dei cinque uomini armati coinvolti nell'abbordaggio (fonte, ABC News).

⁵⁹ D. Urquhart, *Terror-piracy Nexus: IMO Seeks Global Actions*, Shipping Times, 21 maggio 2004.

⁶⁰ P. Chalk, *Contemporary Maritime Piracy in Southeast Asia*, «Studies in Conflict and Terrorism» (Routledge), vol. 21, n°1, 1998, pagg. 87-112, in part. pag. 89.

⁶¹ N. Ronzitti, *The Law of the Sea and the Use of Force against Terrorist Activities in Maritime Terrorism and International Law*, Martinus Nijhoff, Dordrecht, 1990, pagg. 1-15.

in cui coll'aumentare dell'entità del bottino da recuperare aumentano proporzionalmente intensità e ferocia degli attacchi; così come all'aumentare del rischio e delle violenze commesse dai gruppi di pirati, aumenta, sempre in modo proporzionale, il grado di organizzazione di questi ultimi. In proposito si noti che abbordare una nave, requisirne il carico o perfino assumerne il comando, richiede in primo luogo una piccola imbarcazione con cui avvicinare il natante in oggetto, armi e rampini per agganciarlo ed abbattere ogni (eventuale) resistenza e una ciurma in grado di saperlo governare; per tale ragione, più importante è la "preda" maggiore sarà il grado di organizzazione interna della struttura criminale in cui dovranno necessitarsi, ad esempio, degli esperti faccendieri che procurino buoni investimenti per l'acquisto di grandi quantità di armi e imbarcazioni, nonché di individui preposti all'organizzazione e alla sovrintendenza da terra delle operazioni in mare. La forma più violenta ed economicamente remunerativa di pirateria è il sequestro permanente di nave e equipaggio: in questo caso gli assalitori dispongono di un contatto a cui vendere il carico o la nave stessa e di una ubicazione in cui andare a recapitare in sicurezza la refurtiva o ormeggiare la nave, che prima di essere utilizzata viene ritinteggiata, rinominata e provvista di una diversa nazionalità; nella maggior parte dei casi, i membri della ciurma del natante catturato vengono buttati in mare o giustiziati sul posto. Questo genere di azioni piratesche, a causa dell'alto grado di organizzazione indispensabile alla loro realizzazione, sono di norma gestite e coordinate dalla malavita organizzata e da noti cartelli criminali come i *Red Wa* (Myanmar-Thailandia), la *Wah Kee Society* (Malesia), la *Tiger-Dragon Secret Society* (Singapore), i *Pemuda Pancasila* (Indonesia), gran parte dei quali, collegati, in maniera più o meno rilevante, alla cinese Società del Cielo e della Terra (*Tiandihui*) oggi nota come Società Triade (*Sanhehui*) e alla giapponese *Yakuza* (nota anche come *Gokudō*, per traslato, gruppi violenti)⁶². La pirateria è, dunque, un crimine di natura eminentemente economica compiuto per ragioni d'ordine privato: la crisi economica della fine degli anni novanta e successivamente il disastroso maremoto del 26 dicembre 2004 che investì gran parte del Sud-est asiatico, hanno costituito il *casus* dell'aumento dei fenomeni di illegalità marittima sensibilmente alimentati da un vero e proprio esercito di sfollati la cui piccola attività lavorativa (soprattutto nel settore ittico) era stata spazzata via (letteralmente) dalla depressione prima e dallo tsunami poi.

Commenta Chalks

«Indeed, economic collapse, combined with endemic governmental corruption and loose political control, creates an environment in which piracy may be ignored or even tacitly enabled by corrupt military elements who may share in the booty»⁶³; “ the dangers of piracy include a direct threat to the lives and welfare of the citizens of a variety of flag states; a direct economic impact in terms of fraud, stolen cargoes, delayed trips,

⁶² Per comodità d'esposizione, d'ora in avanti mi riferirò alla Società del Cielo e della Terra come *Triadi* e alla *Yakuza/Gokudo* come *Yakuza*.

⁶³ Peter Chalk, *Contemporary Maritime Piracy in Southeast Asia*, op. cit. pag. 93.

and increased insurance premiums; the undermining and weakening of political stability by encouraging official corruption; and the potential to cause a major environmental disaster when the helm is left unattended during a pirate attack»⁶⁴.

Il terrorismo si distingue dalla pirateria in ragione dei fini perseguiti ed è pertanto piuttosto difficile comprendere le sottili differenze metodologiche e psicologiche alla base dell'atto criminale in sé. Il terrorismo marittimo include non solo l'assalto di imbarcazioni con conseguente impossessamento del carico e imprigionamento del personale di bordo, ma anche l'utilizzo del natante, a seconda di dimensioni e fattezze, come nave da attrezzare per operazioni paramilitari o, alternativamente, quale mezzo di trasporto di armi di distruzione di massa. Alcuni fra i più noti gruppi secessionisti, Abu Sayyaf nell'arcipelago filippino delle isole Sulu e Mindanao e il GAM presso la provincia di Aceh a Sumatra, hanno fatto largo uso del sequestro di nave a fini bellici. Il terrorismo dunque, nella sua manifestazione per mare, può essere definito come atto politico di contrasto in senso ampio, è cioè un'azione motivata da rivendicazioni di tipo politico, religioso o sociale in cui perde di rilevanza il momento attuativo dell'attacco in vista del preminente conseguimento di un fine ritenuto di primario interesse da tutti gli appartenenti al gruppo. Questo genere di pirateria, che per certi aspetti potrebbe essere assimilato al vecchio concetto di guerra di corsa⁶⁵, proprio in ragione delle sue finalità, tende a creare tensioni nel sistema economico globale: infatti gli effetti della cattura di una nave cargo o di una petroliera diretta a Singapore dal golfo persico produce un danno sia al paese fornitore (es. Arabia Saudita) sia a quello importatore (es. Giappone) e determina un aumento più o meno consistente dei premi assicurativi. In aggiunta a ciò, qualora il rischio connesso alla navigazione in una data porzione di mare risultasse essere eccessivamente elevato, gli armatori e i paesi esportatori di materie prime potrebbero decidere di diminuire le traversate annue in quelle acque o, in extrema ratio e se economicamente conveniente, tracciare rotte alternative (danneggiando i porti che beneficiavano del passaggio di quelle navi). A dispetto delle difficoltà oggettive cui i movimenti separatisti e le cellule terroriste devono far fronte nel corso della fase organizzativa dell'attacco in mare, fa notare Chalks

«Nevertheless, the perceived threat of maritime terrorism has increased in recent years due to: 1) lax port security, poor coastal surveillance, a profusion of targets, and a trend towards skeleton crews; 2) the opportunity for mass casualty attacks such as LNG carriers/terminals, refineries, petrochemical installations, and cruise ships; 3) increased tactical sophistication as exemplified by the events of 9/11»⁶⁶;

⁶⁴ M.J. Valencia, *The Politics of Anti-Piracy and Anti-Terrorism Responses*, op. cit. pag. 87.

⁶⁵ Anche se, è bene ricordarlo, mancano due elementi fondamentali che contraddistinguevano il corsaro e cioè la lettera di marca, in cui venivano specificate modalità d'azione, zone in cui tale attività doveva porsi in essere e precise indicazioni circa la suddivisione del bottino, e l'autorizzazione da parte di un governo nazionale ufficialmente riconosciuto.

⁶⁶ Peter Chalk, *Contemporary Maritime Piracy in Southeast Asia*, op. cit. pag. 93.

il che suggerisce un ulteriore punto di divergenza fra pirati e terroristi: mentre per i primi di fondamentale importanza sono le cosiddette *sneaky actions* ovvero azioni furtive in cui meno viene data pubblicità all'evento meglio è per l'intero gruppo criminale d'appartenenza, i secondi tendono a progettare attacchi che causino quanti più danni possibile in maniera tale da attirare l'attenzione dei mass media e degli organismi istituzionali contro cui stanno combattendo. Conclude Valencia sul punto "For pirates, the motivating factor is economics; for terrorists it is generally political and religious ideology stemming from perceived injustices, both historical and contemporary"⁶⁷. Riporto alcuni dati relativi a quantità, armamenti e zone degli abbordaggi nel Sud-est asiatico⁶⁸

LOCATIONS		ACTUAL ATTACKS		ATTEMPTED ATTACKS	
		Boarded	Hijacked	Fired upon	Attempted boarding
SOUTH EAST ASIA	Indonesia	62	5	2	10
	Malaysia	2	1		
	Malacca Straits	5	2	1	4
	Singapore Straits	3			4
	Thailand	1			

Tabella 1.1, attacchi realizzati o falliti fra il gennaio e il dicembre 2005, ICC-IMB, Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report, 2005.

Types	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Pirates with Guns	17	39	32	71	48	54	51	73	68	100	89	80
Pirates with knives	13	9	23	31	40	85	132	105	136	143	95	80
Other weapons	6	34	54	24	18	24	40	39	49	34	15	13
Not stated	54	106	119	12	96	137	246	118	117	168	130	103
Total for the year	90	188	228	247	202	300	469	335	370	445	329	276

Tabella 1.2, tipologie di armi utilizzate negli attacchi a natanti dal gennaio 1994 al dicembre 2005, ICC-IMB, Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report, 2005.

⁶⁷ M.J. Valencia, *The Politics of Anti-Piracy and Anti-Terrorism Responses*, op. cit. pag. 88.

⁶⁸ Fonte: ICC-IMB, *Piracy and Armed Robbery Against Ships*, Annual Report, 1° gennaio – 31 dicembre 2005.

Type	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Attempted	22	27	36	18	25	46	143	83	71	93	77	52
Fired Upon		9	6	24	11	12	8	14	13	20	13	19
Ship boarded	54	129	180	174	145	227	307	219	257	311	228	182
Hijack	5	12	5	17	17	10	8	16	25	19	11	23
Detained	6	11		8	4	1	2	1	--	-	-	-
Missing						4	1	2	4	2	-	-
Not Stated	3		1	7				-	-	-	-	-
Total for the year	90	188	228	248	202	300	469	335	370	445	329	276

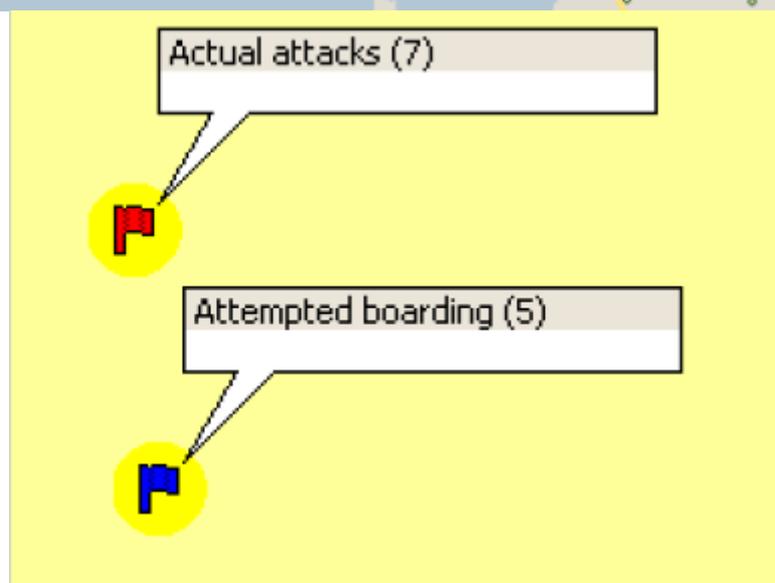
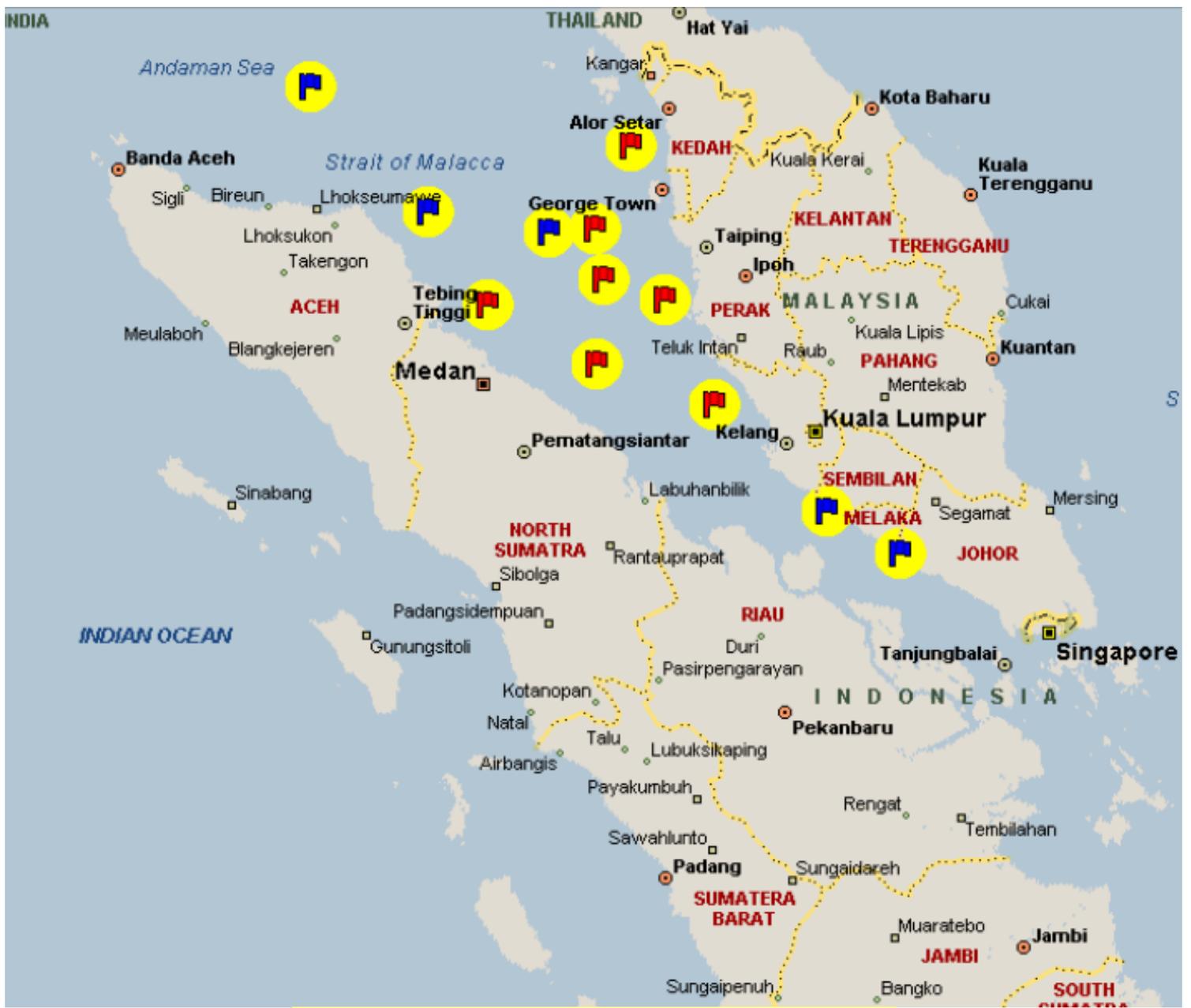
Tabella 1.3, tipologie di attacchi commessi fra il gennaio 1994 e il dicembre 2005, ICC-IMB, Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report, 2005

Types of Violence	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Taken hostage	11	320	193	419	244	402	202	210	191	359	148	440
Kidnap / Ransom											86	13
Threatened	8	59	56	119	68	21	72	45	55	65	34	14
Assaulted		2	9	23	58	22	9	16	9	40	12	6
Injured	10	3	9	31	37	24	99	39	38	88	59	24
Killed		26	26	51	78	3	72	21	10	21	32	-
Missing						1	26	-	24	71	30	12
Total for the year	29	410	293	643	485	473	480	331	327	644	401	509

Tabella 1.4, tipologie di abusi o maltrattamenti rivolti all'equipaggio fra il gennaio 1994 e il dicembre 2005, ICC-IMB, Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report, 2005



Mappa 1.1, distribuzione geografica degli attacchi portati avanti fra il gennaio e il dicembre 2005, ICC-IMB, Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report, 2005.



Mappa 1.2, abbordaggi riusciti o falliti fra il gennaio e il dicembre 2005, ICC-IMB, Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report, 2005.

Dall'attacco terroristico al World Trade Center nel settembre del 2001, numerosi attori terzi, fra cui Stati Uniti in testa, hanno cominciato a mostrare un notevole interesse per gli stretti di Malacca e Singapore poiché considerati quale zona calda per il proliferare del terrorismo internazionale variamente associato al fondamentalismo islamico e ad organizzazioni terroristiche paramilitari (Al-Qā'ida in primis). I continui assalti alle grandi navi cargo e alle superpetroliere in transito per quel braccio di mare, infatti, avrebbero causato un grave nocumento non soltanto alle importazioni di petrolio dal Medio Oriente ma anche alla mobilità e alla flessibilità di spostamento della marina mercantile americana. Per tali ragioni, gli Stati Uniti di concerto con l'India e alcuni stati rivieraschi dell'area, negli ultimi quindici anni hanno posto in essere una serie di iniziative volte a garantire un certo grado di controllo dei fenomeni di pirateria e terrorismo marittimo

«tankers and LNG carriers using the Straits are considered particularly vulnerable to ramming and boarding because they are slow moving and carry valuable and potentially dangerous cargo, and the Straits has high economic importance, high traffic volume and limited space for maneuvering»⁶⁹.

Una prima misura è stata quella di dotare le navi trasportanti beni di grande valore economico (petrolio e gas naturale liquefatto) di una scorta militare: similmente a quanto avevano fatto britannici e olandesi circa centocinquant'anni prima, allo stesso modo l'iniziativa statunitense ha trovato alcune difficoltà sia sul piano dei delicati rapporti intra-regionali fra gli stati del Sud-est asiatico, sia su quello puramente finanziario. In primo luogo, è facilmente intuibile che la presenza congiunta di USA e India negli stretti di Malacca e Singapore abbia originato dei sospetti fra gli stati rivieraschi, Malesia e Indonesia in maniera particolare, circa i reali obiettivi strategici dei due paesi, leggendovi l'intenzione di internazionalizzare gli stretti e cioè di renderli un dominio condiviso delle Nazioni Unite; secondariamente la politica di intesa fra Washington e Nuova Delhi *«suggests that the Indian and U.S. naval presence in the Straits is not just to combat piracy and terrorism, but is part of a broader attempt to assert a U.S.-friendly Indian naval presence in the region»⁷⁰, «thus for the United States, the joint patrols can be seen as the beginning of a larger military engagement with India»⁷¹, «and for India, the joint patrolling of the Malacca Straits is evidence and endorsement of its claim that its security interests stretch up and include the Straits»⁷²*

infine, anche sotto il profilo squisitamente economico, predisporre delle pattuglie negli stretti al fine di rintracciare e inseguire possibili imbarcazioni pirata sarebbe stata una manovra eccessivamente dispendiosa e poco redditizia in quanto, come più volte sottolineato nel corso della prima parte di questo lavoro di ricerca

⁶⁹ M. Evans, *US Plans to Seize Suspects at Will*, The Times, Londra, 11 luglio 2003.

⁷⁰ C. Dragonette, *Worldwide Threat to Shipping Mariner Warning Information*, Office of Naval Intelligence Analysis Department, 21 febbraio 2002.

⁷¹ S. Ramachandran, *India Signs on as Southeast Asia Watchdogs*, Asia Time Online, 5 aprile 2002, <<http://atimes.com/>>.

⁷² Ivi.

«pirates tend to be highly mobile groups that operate based on intimate local knowledge of the waters and can easily lose larger pursuers in the maze of islands in Southeast Asia»⁷³.

In risposta all'incidente dell'Achille Lauro del 7 ottobre 1985⁷⁴, L'IMO caldeggiò la preparazione di una conferenza internazionale in cui venissero discussi i termini di una possibile convenzione da integrare alla UNCLOS che rendesse effettive le disposizioni anti-pirateria e terrorismo marittimo ivi contenute; da tale progetto, il 10 marzo 1988 venne istituita a Roma la Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation (SUA) allo scopo di *«to fill many of the jurisdictional gaps highlighted when the acts endanger the safety of International navigation and occur on board national or foreign flag ships while underway in the territorial sea, international Straits or international waters. The convention requires states to criminalize such acts under national law and to cooperate in the investigation and prosecution of their perpetrators»⁷⁵.*

Per quanto la convenzione, al 2014, sia stata ratificata da 164 paesi, molti stati del Sud-est asiatico, primi fra tutti Malesia e Indonesia, hanno procrastinato o rifiutato di siglare la SUA a causa di oggettive difficoltà nel catturare e perseguire legalmente criminali o terroristi operanti in acque territoriali diverse da quelle d'appartenenza. In aggiunta a ciò, per tutte quelle ex-colonie di recente indipendenza⁷⁶, la convenzione è stata interpretata quale strumento di limitazione della già precaria sovranità nazionale in relazione ai labili confini delle acque territoriali e di internazionalizzazione degli stretti.

«It has been argued that in order to enforce the provisions of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea concerning piracy, the military vessel of one state might be allowed with the courtesy of the coastal state to continue the pursuit of a pirate ship across territorial sea boundaries. However, these arguments have not been convincing enough to undermine the doctrine of territorial sovereignty enjoyed by coastal states»⁷⁷.

Con l'intento di porre un argine a tali problematiche, rispettivamente nel maggio del 2003 e nell'aprile 2004, l'allora amministrazione Bush propose due iniziative internazionali che, lavorando in maniera sinergica, sarebbero state in grado di limitare sensibilmente gli spazi di manovra e la diffusione del terrorismo e della pirateria marittima. La Proliferation Security Initiative (PSI),

⁷³ M.J. Valencia, *The Politics of Anti-Piracy and Anti-Terrorism Responses*, op. cit. pag. 92.

⁷⁴ Per un approfondimento sul tema confronta M.K. Bohn, *The Achille Lauro Hijacking: Lessons in the Politics and Prejudice of Terrorism*, Potomac Books Inc., Dulles, 2004 e G. Cataldi, *Il caso dell'Achille Lauro e la giurisdizione dello Stato costiero nel mare territoriale* in «Rivista di Diritto Internazionale» (Società italiana di diritto internazionale e di diritto dell'Unione Europea), N°70, 1987.

⁷⁵ J.A. Roach, *Initiatives to Enhance Maritime Security at Sea*, «Marine Policy Special Issue» (Elsevier), vol. 28, n°1, 2004, pagg. 41-67.

⁷⁶ Ricordo che l'Indonesia e la Federazione Malese hanno ottenuto l'indipendenza rispettivamente da Paesi Bassi e Gran Bretagna nel 1949 e nel 1957.

⁷⁷ M.J. Valencia, *The Politics of Anti-Piracy and Anti-Terrorism Responses*, op. cit. pagg. 89-90.

costituita col precipuo obiettivo di impedire il commercio via mare, terra e aria di materiali o tecnologie utilizzate per la realizzazione di ordigni di distruzione di massa,

«[...] the PSI builds on efforts by the international community to prevent proliferation of such items, including existing treaties and regimes. It is consistent with and a step in the implementation of the UN Security Council Presidential Statement of January 1992, which states that the proliferation of all WMD constitutes a threat to international peace and security, and underlines the need for member states of the UN to prevent proliferation. The PSI is also consistent with recent statements of the G8 and the European Union, establishing that more coherent and concerted efforts are needed to prevent the proliferation of WMD, their delivery systems, and related materials [...]. The PSI seeks to involve in some capacity all states that have a stake in nonproliferation and the ability and willingness to take steps to stop the flow of such items at sea, in the air, or on land. The PSI also seeks cooperation from any state whose vessels, flags, ports, territorial waters, airspace, or land might be used for proliferation purposes by states and non-state actors of proliferation concern. The increasingly aggressive efforts by proliferators to stand outside or to circumvent existing nonproliferation norms, and to profit from such trade, requires new and stronger actions by the international community»⁷⁸

e la Regional Maritime Security Initiative (RMSI), con lo scopo di

«to operationalize the PSI by facilitating intelligence sharing and law enforcement activities to monitor, identify and intercept suspected vessels in national and international waters»⁷⁹

all'interno degli stretti di Malacca e Singapore.

Se nelle intenzioni originarie questa seconda iniziativa avrebbe dovuto contribuire al riavvicinamento e alla attiva collaborazione fra i tre stati rivieraschi dell'area, la realtà dei fatti è andata a discostarsi parecchio dalle aspettative: da una parte, Federazione Malese e Indonesia hanno espresso una netta opposizione all'RMSI sostenendo il proprio personale e unico diritto di garantire la sicurezza negli stretti senza interferenze di attori statali terzi; il governo malese ha anche aggiunto che il già operante Five Powers Defence Arrangement (un accordo di mutuo soccorso fra Malesia, Singapore, Australia, Nuova Zelanda e Regno Unito, attivo dal 1971) fosse di per sé stesso in grado di dare una risposta efficace al problema del terrorismo e della pirateria senza il necessario coinvolgimento di ulteriori organismi sovranazionali; a completare il quadro, si sono inserite considerazioni di natura politico-propagandistica, laddove ad una massiccia presenza della marina militare statunitense avrebbe potuto fare eco un più rapido fiorire di elementi ideologici legati all'estremismo religioso e separatista. Dall'altra, il piccolo stato di Singapore, che tramite le dichiarazioni dell'allora primo ministro Tony Tan, ha manifestato una generale fiducia nel programma di sicurezza USA

⁷⁸ Proliferation Security Initiative: Statement of Interdiction Principles, Fact Sheet, The White House, Office of the Press Secretary, Washington DC, 4 settembre 2003.

⁷⁹ U.S. Embassy Claims Senior Admiral mischaracterized, New Straits Times, 6 aprile 2004.

«it is not realistic to unilaterally confine such patrols only to countries in this part of the world [...]. The task of protecting sea lines of communication against maritime terrorism is an enormous and complex one. It would be difficult for any single country to have all the necessary resources to deal with the threats on its own [...]. Even while the littoral states have taken action, we can do more if we galvanize the resources of extra-regional players»⁸⁰.

Una buona predisposizione che si è sostanziata nella proposizione di esercitazioni navali congiunte fra Stati Uniti, Giappone, India, Corea del sud, Indonesia e Malesia e nella messa a disposizione della marina militare US del proprio porto come appoggio per l'organizzazione logistica delle operazioni in mare.

Particolarmente dura è stata la reazione indonesiana attraverso le parole dell'ammiraglio Bernard Kent Sondakh che ha affermato

«There is a grand strategy to paint a bad picture over our waters, as if the Indonesian navy is not strong and the crimes at sea are increasing [...]. Indeed, if we can't show the ability to guard the Strait of Malacca, the international forces may get in. Previously, the United States wanted to take part in securing the Strait of Malacca»⁸¹ e, ha aggiunto, “In the future, every thief or terrorist at sea has to be shot dead and this should be publicised by the mass media to teach a lesson, those who use weapons have to be shot dead. Don't take them alive, unless they surrender and ask for mercy. From now on we will show to the world that the Indonesian Navy alone is capable of safeguarding the Malacca Strait, and don't try and accuse us of violating human rights again»⁸².

Più contenuta la risposta della Federazione Malese che ha proposto l'elaborazione di un programma regionale di condivisione di informazioni e pattugliamento marittimo congiunto

«I stress that we must tighten co-operation among Malaysia, Indonesia, and Singapore as it is our responsibility to convince the international community that the Straits will not be exposed to possibilities of a terrorists attack»⁸³

ha affermato l'ex ministro della difesa Najib Razak.

L'iniziativa, ribattezzata MALSINDO Joint Task Force, prevedeva la costituzione di una piccola flottiglia di un ammontare massimo di ventuno navi col compito di controllare gli stretti di Malacca e dissuadere o all'occorrenza colpire le imbarcazioni sospettate di portare avanti atti di pirateria. In un articolo del Jakarta Post del luglio del 2004 si legge

«Seventeen warships from Indonesia, Malaysia and Singapore conducted a sail past on Tuesday in a show of force as the navies from the three countries launched coordinated patrols aimed at stamping out piracy in the Malacca Strait. The "Malsindo" operation is a year-round operation designed to ensure greater safety

⁸⁰ S. Rahil, *Singapore Seeks Joint Patrols of Malacca Straits, Involving Japan*, Kyodo News International, 20 maggio 2004, <home.kyodo.co.jp/all/display.jsp?an=20040520156>.

⁸¹ A. Sukarsono, *Indonesia being tested over Malacca Strait –report*, The Jakarta Post, 19 luglio 2004.

⁸² *Indonesia orders pirates, sea terrorists shot on sight*, Reuters, 18 giugno 2004.

⁸³ J. Burton, *Anti-terrorism Patrols Planned for Malacca Straits*, Financial Times, 19 giugno 2004.

for the 50,000 or so commercial ships that pass through the narrow strait each year. [...] As part of the operation, each navy is committed to providing between five and seven ships to patrol the Malacca Strait. They have also established a hotline that will allow them to communicate so as to better coordinate the operation, particularly when a vessel from one of the countries is in pursuit of pirates. [...] Indonesia and Malaysia had earlier rejected out of hand a Singapore proposal for a fourth country -- meaning the United States -- to take part in patrolling the strait»⁸⁴.

Tuttavia e nonostante l'adesione alla MALSINDO, le differenze e i reciproci sospetti hanno continuato a giocare un ruolo di primaria rilevanza all'interno dello scacchiere di relazioni diplomatiche fra i tre stati, dove ad una netta presa di posizione del governo indonesiano e malese sull'inopportunità di una presenza statunitense nell'area, ha corrisposto un netto avvicinamento di Singapore alle iniziative poste in essere da USA e India. Le posizioni di altri attori extra-regionali, interessati a vario titolo alle misure di sicurezza negli stretti, sono state le più disparate: l'Australia, da tempo impegnata in un'estenuante opera di pattugliamento delle proprie coste a difesa del patrimonio ittico e nel tentativo di respingere l'immigrazione illegale proveniente dalla Cina e dal Sud-est asiatico, ha sottolineato la necessità di demandare in maniera esclusiva la difesa dei natanti passanti per gli stretti ai tre paesi litoranei, senza interferenza alcuna da parte statunitense; la Thailandia, al contrario, ha appoggiato la RMSI per la parte riguardante la trasmissione del *know how* in campo militare e tecnologico ma ha apposto un deciso rifiuto alla presenza stabile di navi militari e truppe US; persino la Francia si è espressa in maniera favorevole all'iniziativa del governo di Washington ribadendo però che

«We are, of course, worried by the growth of international piracy [...] but patrols in any part of the Straits of Malacca should be in accordance with international law. [...] U.S. naval vessels should not enter Malaysian or Indonesian territorial or archipelagic waters without permission»⁸⁵.

Il Giappone ha condotto autonomamente alcune esercitazioni anti-pirateria in collaborazione con Brunei e Filippine⁸⁶ e benché abbia proposto più volte la costituzione di iniziative multilaterali a Indonesia, Malesia e Singapore, il barbaro colonialismo posto in essere durante la seconda guerra mondiale pesa ancora oggi come un macigno determinando un generale senso di diffidenza nei confronti di ogni proposta proveniente dall'ex Impero del Sol Levante. In aggiunta a questo

«[...] Japan's interpretation of Article 9 of its Constitution restricts Japanese defence to Japanese citizens or Japan-flagged vessels, and reject collective self-defence, casting doubt on Japan's ability to be of much direct help»⁸⁷.

⁸⁴ *Indonesia, Malaysia, Singapore Launch Coordinated Patrol of Malacca Strait*, The Jakarta Post 20 luglio 2004.

⁸⁵ B. Moses, *France Wants US Warships out of Straits*, New Straits Times, 9 giugno 2004.

⁸⁶ Philippines, *Japan Lead Multilateral Anti-piracy Exercises*, BBC Monitoring Asia-Pacific Londra, 7 marzo 2003.

⁸⁷ M.J. Valencia, *The Politics of Anti-Piracy and Anti-Terrorism Responses*, pag. 96.

Nonostante le oggettive difficoltà nel costituire un programma congiunto di difesa degli stretti, fra il 2000 e il 2001 il primo ministro giapponese Junichiro Koizumi si fece promotore di un accordo inter-governativo pensato specificatamente per la lotta alla pirateria nelle acque di Malacca e Singapore; l'iniziativa prese il nome di Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships ReCAAP e venne firmata da sedici paesi fra cui Bangladesh, Brunei, Cambogia, Cina, India, Indonesia, Giappone, Laos, Federazione Malese, Myanmar, Filippine, Corea del Sud, Singapore, Sri Lanka, Thailandia e Vietnam, a cui si sono aggiunti, nel corso degli anni, altri sei paesi, Danimarca, Gran Bretagna, Australia, Paesi Bassi, Norvegia e, da ultimo, gli Stati Uniti. Negli intenti iniziali l'accordo avrebbe dovuto rappresentare un mezzo di controllo e scambio di informazioni sulla pirateria marittima negli stretti, attivando quei meccanismi di *burden sharing* alla base della cooperazione fra stati

«The ReCAAP agreement facilitates cooperation and capacity building in counter-piracy operations between its 18 contracting countries, with the Singapore-based, ISC serving as a hub for incident reporting and information sharing. Its work is supported by the Information Network System (IFN), a 24-hour, web-based system that enables the collection, organisation, analysis and sharing of piracy and armed robbery information among ReCAAP member countries. Since 2012, the IFN also includes a mobile version that allows for the submitting of incident reports through smartphones and tablets. Singapore also hosts the ReCAAP Secretariat and the Governing Council. The latter consists of 18 representatives – one from each contracting state – and convenes once a year in order to oversee the activities of the ISC. The work of the ISC forms one of the most important aspects of ReCAAP activities as it maintains a database of piracy-related information and assists communication between various national agencies which persecute piracy cases»⁸⁸.

Ad oggi la ReCAAP, attiva dal settembre del 2006 e assunta al rango di organizzazione internazionale il 30 gennaio 2007, quantunque possa annoverarsi fra le iniziative multilaterali anti-pirateria di maggior successo, non è stata ratificata dai due più importanti paesi dell'area, Indonesia e Federazione Malese.

Infine, anche la Repubblica Popolare Cinese (RPC), le cui importazioni complessive di petrolio e gas naturale, come accennato pocanzi, transitano per circa l'80% attraverso gli stretti di Malacca e Singapore, ha respinto in toto l'RMSI definendola come una vera e propria violazione dell'articolo 38 della Convenzione sul diritto del mare

«the regime of passage through Straits used for International navigation shall not in other respects affect the legal status of the waters forming such Straits or the exercise by the States bordering the Straits of their sovereignty or jurisdiction over such waters and their space, seabed and subsoil. Many, especially in China,

⁸⁸ M. Hribernik, *Countering Maritime Piracy and Robbery in Southeast Asia, The Role of The ReCAAP Agreement*, Briefing Paper, European Institute for Asian Studies, 2013, pagg. 4-5.

are concerned that the RMSI will exceed the right of transit passage, encroach upon the sovereignty and sovereign rights of the coastal states, and evidently contravene the UN Convention on the Law of the Sea»⁸⁹

anche se la polemica ha assunto un valore alquanto relativo dal momento che, come fatto notare da alcuni analisti nel settore della geostrategia⁹⁰, il gigante asiatico avrebbe voluto soltanto sostituirsi agli Stati Uniti. Secondo le dichiarazioni del colonnello dell'Esercito Popolare di Liberazione Cinese (PLA) Wang Zhongchun, Cina e ASEAN si sarebbero dovute prodigare al fine di dare avvio ad una

«substantive co-operation in such areas as anti-terrorism intelligence exchange, co-operation and co-ordination in handling legal cases, and deportation of suspects. Subsequently we can include counter-terrorism, piracy, and fighting maritime criminal activities»⁹¹.

La RMSI, attiva ancora oggi, si sostanzia di cinque componenti fondamentali: 1) incrementare l'attenzione intra-regionale sul problema pirateria e costituire una coscienza collettiva del fenomeno; 2) costruire un sistema decisionale in cui ogni stato abbia mansioni e responsabilità; 3) conferire una più ampia capacità d'azione agli stati rivieraschi; 4) garantire la sicurezza della navigazione; 5) dare ampia diffusione alla cooperazione inter-governativa. Uno fra i modi più efficienti per dare piena attuazione alle diverse parti dell'iniziativa di sicurezza marittima, potrebbe essere quello di combinare i principi della RMSI con attività di monitoraggio e informazione sui flussi da e verso gli stretti già esistenti, ad esempio il Vessel Traffic Information System (VTIS), preposto al controllo del traffico navale nello stretto di Singapore; il Vessel Traffic Management System (VTMS), che monitora l'attività dei natanti in transito nei pressi delle acque di Port Klang in Malesia; o la Straitsrep e l'Automatic Identification System (AIS), la prima è un accordo di *information sharing* fra Malesia, Indonesia e Singapore, il secondo è un sistema di identificazione rapido delle imbarcazioni e di scambio di dati sensibili. Tuttavia, ad oggi, i possibili vantaggi derivanti dalla messa in atto dei meccanismi di *burden sharing* contenuti nella Regional Maritime Security Initiative sono stati adombrati dai tradizionali reciproci sospetti fra i tre paesi litoranei (primo fra tutti la paura di vedere "invase" le proprie acque territoriali da uno dei vicini) e dal timore di un'eccessiva intromissione militare statunitense nell'area: come viene lucidamente evidenziato in un articolo del Jakarta Post del luglio 2012,

«Nevertheless, these partnerships are politically sensitive and their achievements are constrained by their initiators. As mentioned earlier, if one of the littoral states is unsupportive, cooperation is likely to go nowhere. Take the RMSI for example. It was proposed by the US in 2004 with a famous vision of "a one-thousand ship Navy" securing the sea, especially the Malacca Strait. Although Singapore was a supporter of

⁸⁹ J. Guoxing, *U.S. RMSI Contravenes UN Convention on the Law of the Sea*, «Pacific Forum» (PacNet), n°29, Honolulu, 2004, pagg. 1-2.

⁹⁰ Confronta, L.K. Chew, *China could Play Part in ASEAN's Maritime Security*, Straits Times, 20 luglio 2004.

⁹¹ Ivi.

the initiative, it was unsuccessful since the other two littoral states, Malaysia and Indonesia, rejected it. Similarly, the CSI and PSI have been less than successful in their respective applications in the strait, as they were given a lukewarm reception by Indonesia. These examples show that solid commitment by all littoral states is imperative for cooperation to be successful»⁹².

Per concludere sul punto e cercare di mettere un po' d'ordine all'interno di quanto scritto finora, propongo di seguito una tabella riportante due diverse definizioni di pirateria che sono ritenute entrambe valide ma che danno origine a due distinti modi di interpretare il fenomeno⁹³.

Da quanto riportato dalle due organizzazioni che studiano e monitorano i casi di pirateria marittima nel mondo, il legame fra quest'ultima e il terrorismo non è sempre evidente né necessario, d'altra parte, *“Piracy is committed for private ends”* e la motivazione fondamentale di chi pratica la vita del criminale di mare è squisitamente economica, ad indicare un arricchimento personale di natura monetaria. È anche vero, però, che *“Piracy MAY NOT only be committed for private ends. Attacks on a ship for political or environmental reasons qualify as piracy”*, in base a questa seconda

Contrast between the IMO and IMB Definitions of Piracy

IMO	IMB
Piracy must be committed on the high seas or in a place outside the jurisdiction of any state. A criminal attack with weapons on ships within territorial waters is an act of armed robbery and not piracy.	Distinctions do not exist between attacks on the high seas and in territorial waters.
Piracy necessitates a “two-ship” requirement. Pirates need to use a ship to attack another ship. This excludes mutiny and privateering from acts of piracy.	A “two-ship” requirement is abolished. Attacks from a raft or even from the quay are acts of piracy.
Piracy is committed for private ends. This excludes acts of terrorism and environmental activism.	Piracy may not only be committed for private ends. Attacks on a ship for political or environmental reasons qualify as piracy.
Because pirate attacks have to be committed by the crew or passengers of privately owned vessels, attacks by naval craft fall outside the bounds of piracy.	The acts of government naval craft can be deemed as piracy in certain circumstances.

Tabella 1.5, definizioni di pirateria marittima, in G.G. Ong-Webb, *Southeast Asian Piracy: Research and developments...* cit. pag. XIII.

⁹² F. Situmorang, *The need for cooperation in the Malacca Strait*, The Jakarta Post, 19 luglio 2012.

⁹³ G.G. Ong-Webb, *Southeast Asian Piracy: Research and Developments in Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits*, Institute of Southeast Asian Studies, Singapore, 2006, pag. XIII dell'introduzione.

definizione, la relazione fra pirateria e terrorismo non risulta essere troppo evanescente trattandosi, infatti, di un attacco compiuto in mare, con una o più imbarcazioni, in cui spesso la ciurma della nave catturata viene presa in ostaggio o buttata a mare, e dove non sono di fondamentale importanza le motivazioni che muovono il comportamento degli assalitori. Per quanto attiene alla risposta degli stati prospicienti gli stretti, questa è eterogenea e di dubbia efficacia rilevando, da un lato, l'incapacità di costituire iniziative intra-regionali sufficientemente idonee a combattere il problema, dall'altro, il timore di affidare la difesa delle rotte marittime a paesi terzi (USA, India, Cina) percepiti come possibile minaccia alla sovranità nazionale. In aggiunta a ciò, la reale portata, in termini di risultati ottenuti, delle iniziative di Stati Uniti, Cina, Giappone, rimane tutt'oggi di scarsa rilevanza vuoi perché non sono ancora chiari i confini legali all'interno dei quali tali progetti possano muoversi, vuoi perché l'impiego di navi della marina militare per dare la caccia alle piccole e veloci imbarcazioni pirata non è una tattica che paga. Come suggerisce Mark J. Valencia *«However, long-term solutions aimed at eliminating the root causes of piracy and terrorism may have to be fitted to the particular problem. To attack the problem of piracy at its root, there should be more concerted efforts at assisting both state economic development and maritime enforcement capacity building in Southeast Asia. [...] The organized crime syndicates responsible for major ship hijackings may not be curtailed by economic development, because the potential returns of hijacking are so high. Thus these high end criminals must be denied bases and the transnational criminal networks that enable syndicates to transfer stolen cargo and ships must be disrupted. Also by promoting state development efforts, and assisting the building and strengthening of coast guards and internal security and intelligence apparatus, these crime syndicates may be dealt with more effectively»*⁹⁴.

In buona sostanza, Valencia propone una soluzione il cui nocciolo duro risiede nello sviluppo economico e nel conseguente aumento del benessere diffuso, nonché nella lotta senza quartiere alla criminalità organizzata principale responsabile degli attacchi pirata. Personalmente, mi trovo sostanzialmente concorde con tale lettura anche se, nel corso del prosieguo del lavoro, sarà importante fare chiarezza sul punto “soluzione a lungo termine” che, al contrario, non condivido né sul piano concettuale ovvero delle dichiarazioni d'intenti dei governi autoctoni e dei paesi terzi, né su quello dei fatti ossia dei mezzi adoperati e delle azioni intraprese per l'eliminazione del fenomeno. Fra gli attuali “banditi di mare” si delinea un ampio spettro di possibilità e figure criminose che, nonostante iniziative del calibro della RMSI o della MALSINDO, riescono a sgusciare fuori dalle (non tanto) strette maglie della legge internazionale e a adattarsi ai cambiamenti rinnovandosi di continuo

⁹⁴ M.J. Valencia, *The Politics of Anti-Piracy and Anti-Terrorism Responses in Southeast Asia* in G.G. Ong-Webb, *Southeast Asian Piracy: Research and Developments in Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits*, Institute of Southeast Asian Studies, Singapore, 2006, pagg. 97-98.

«this means that the debate about piracy and other transnational maritime threats is not a foreclosed one despite the apparent flurry of positive developments [...]. The actors, the stage, and the script are variables subject to change and the future is left contingent»⁹⁵.

⁹⁵ G.G. Ong-Webb, *Southeast Asian Piracy: Research and Developments in Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits*, Institute of Southeast Asian Studies, Singapore, 2006, pag. 244.

Capitolo 2: Pirateria, terrorismo e criminalità organizzata; specificità e punti di convergenza

Paragrafo 2.1: Organizzazioni e sindacati criminali

Nel marzo del 2002, la MT Han Wei, nave cargo per il trasporto di carburanti, oli vegetali e gas naturale liquido, venne abbordata a circa un miglio di distanza dall'isola di Phuket, nel mare delle Andamane, da una banda di pirati armati di fucili automatici AK-47 mentre percorreva la rotta da Singapore verso il Myanmar. Per garantire una certa velocità d'azione e portare a buon esito l'attacco la sparuta gang di criminali, una dozzina in tutto, fece uso di due piccole imbarcazioni da pesca e di un gommone motorizzato: una volta a bordo, l'equipaggio della Han Wei fu costretto ad abbandonare la nave e tradotto su uno dei due pescherecci in attesa di giudizio mentre i saccheggiatori requisivano parte del carico fra cui circa sessanta litri di carburante, cibi a lunga conservazione e acqua potabile. Dopo aver sommariamente giustiziato la ciurma della nave cargo e averla gettata a mare gli assalitori ritinteggiarono parte della nave e cambiarono il nome in Phae Tan facendo poi rotta verso la provincia di Chonburi in Thailandia. Tuttavia, grazie ad un dispaccio dell'IMB alla marina militare Thailandese, le autorità riuscirono a rintracciare l'esatta posizione della Han Wei e ad abbordarla per riprenderne il controllo: nonostante la buona riuscita dell'operazione, sul natante non era stata riscontrata la presenza di alcuno dei pirati che, evidentemente, erano stati allertati dell'imminenza dell'attacco. Una settimana più tardi tre dei sospettati complici dell'episodio della Han Wei furono bloccati a Ranong, nel distretto thailandese di Mueang Ranong e, messi sotto torchio dalle forze dell'ordine locali, confessarono di aver preso parte alla vicenda e di aver lavorato in collaborazione con cinque persone provenienti dalla Birmania e altre sette di etnia Thai. Gli arrestati testimoniarono anche del fatto che l'eminenza grigia dietro l'attacco era un certo signor Ao, di cui nessuno, però, conosceva fisionomia o provenienza⁹⁶. Da questo breve racconto di un abbordaggio andato a buon fine si evince la complessità organizzativa che attacchi in mare del genere richiedono, sia in termini logistici e di abilità tecniche degli assalitori, sia sotto un profilo eminentemente finanziario: coloro che, come il signor Ao, commissionano un furto marittimo, sono individui che possiedono risorse economiche e gestionali tali da garantire una buona probabilità di successo all'operazione criminosa e che da quella stessa operazione ritengono di poter guadagnare un utile consistente da ridistribuire all'interno della fitta rete organizzativa di cui sono i capi o affiliati con un certo grado di potere.

⁹⁶ M. Stehr, *Modern Piracy: Growing Threat to Shipping, Counter Threat Technology and Tactics*, «Naval Forces Magazine», vol. 26, n° 5, 2005, pagg. 20-31.

Il crimine organizzato o come viene definito in linguaggio anglo-sassone, il sindacato criminale, vanta una lunga storia di rapine, violenza e attività politica nel Sud-est asiatico; il Federal Bureau of Investigation statunitense dà una definizione di criminalità organizzata che ne sottolinea la natura associativa

«any group having some manner of formalized structure and whose primary objective is to obtain money through illegal activities. Such groups maintain their position through the use of violence or threats of violence, corrupt public officials, graft, or extortion, and generally have a significant impact on the people in their locales or region of the country»⁹⁷.

Quantunque molte organizzazioni fondino la propria ricchezza e prosperità su un'unica attività profittevole (principalmente il commercio di stupefacenti), alcune fra le più potenti e antiche, si pensi alla Mafia siciliana, alle Triadi cinesi o alla Yakuza giapponese, hanno diversificato il campo d'azione e i propri investimenti nell'ambito della gestione della prostituzione e del lavoro minorile, nello smercio di armi e prodotti contraffatti, nel traffico di esseri umani e di organi per trapianti, fino ad arrivare ad influenzare in maniera attiva la politica regionale o statale. Ad oggi, in Asia, sono operanti numerosi gruppi criminali organizzati che sono riconducibili, con modalità e gradi differenti, ai due grandi cartelli della Yakuza e della Sanhehui. Essi, infatti, non solo costituiscono le più potenti organizzazioni all'interno dei rispettivi paesi d'origine, ma controllano una enorme fetta dell'economia sommersa e degli affari illeciti di gran parte delle nazioni dell'Asia. La Yakuza si compone di circa duemila clan denominati bōryokudan (gruppo violento), fra cui il più importante e numeroso è lo Yamaguchi-gumi che conta più di 25.000 affiliati degli oltre 80.000 aderenti complessivi⁹⁸. Tali clan sono storicamente connotati in modo ultra-nazionalistico e gerarchico con una forte enfasi sulla disciplina e l'onore dei suoi componenti

«the fictive kinship solidarity model actually comprises two subtypes: the oyabun-kobun (father and son) pattern, and the sworn siblings (brotherhood or sorority) model. The Yamaguchi Gumi adheres to the oyabun-kobun organising principle, which institutes its leaders as the godfather and adoptive uncles of ordinary members»⁹⁹

tuttavia, a seguito della conclusione della guerra fredda la Yakuza si è vista costretta ad estendere il suo bacino di reclutamento anche ad altri stati asiatici, fra cui la Corea, in risposta alla dura campagna di repressione portata avanti dal governo di Tokyo. Le principali attività criminali di

⁹⁷ J. McFarlane, *Transnational Crime and Asia-Pacific Security* in Sheldon W. Simon, *The Many Faces of Asian Security*, Lanham: National Bureau of Asian Research, 2001, pag. 200.

⁹⁸ <<http://www.theguardian.com/world/2014/apr/02/japanese-mobsters-launch-website-yakuza> e <http://rt.com/news/japan-yakuza-launch-website-953/>>.

⁹⁹ M. Lau-Fong, *The Triads and the Underworld: Solidarity and Change in Chinese Triads: Perspectives on Histories, Identities, and Spheres of Impact*, Singapore History Museum, 2002, pag. 36. Per un approfondimento sul tema confronta P.B.E. Hill, *The Japanese Mafia: Yakuza, Law, and the State*, OUP Oxford, 2006 e S. Fuller, *Evolution and Adaptation of the Yakuza in Twentieth Century Japan: A Thesis in History*, State University College, Buffalo, 2010.

questo sindacato spaziano dal traffico di droga e armi ai racket della prostituzione e del gioco d'azzardo fino al riciclaggio di ingenti somme di denaro e capitali; inoltre, gran parte degli investimenti e delle operazioni illecite di tali gruppi si ramificano fino a raggiungere il Sud-est asiatico, la Russia e, in minima parte, persino gli Stati Uniti.

Analogo discorso si estende alla società triade di origine sinica che racchiude svariati gruppi in competizione fra loro per la leadership del cartello, fra cui i Sun Yee On ad Hong Kong, gli United Bamboo Gang a Taiwan e i Wo On Lok di Macao. Nonostante l'enorme mole di profitti derivanti dai tanti settori dell'economia sommersa in cui tale società è inserita, la presenza della Sanhehui in Cina rimane, ancora adesso, abbastanza limitata grazie essenzialmente alla sistematica opera di repressione delle istituzioni e dei simboli pre-rivoluzione culturale disposta da Mao Zedong a dagli alti quadri dirigenti del partito comunista cinese fra gli anni '50, '60 e primi '70 del XX secolo¹⁰⁰; soltanto con il ritorno di Hong Kong e Macao alla RPC le triadi hanno avuto l'occasione di beneficiare dello sviluppo economico cinese e di reindirizzare capitali verso il proprio paese d'origine. In modo non difforme da quanto avvenuto per la Yakuza e altre organizzazioni criminali, l'intera struttura interna delle triadi è andata mutando negli ultimi vent'anni: alle lunghe cerimonie d'iniziazione che duravano quasi tre giorni e prevedevano prove quali bere il sangue dei propri confratelli da una coppa e decapitare volatili o altri animali, si sono sostituite semplici forme verbali con cui nominare i futuri adepti

«as the simplified initiation ceremony [is] widely practised, anyone who wishes to join a triad society can do so without undue difficulty. In addition, traditionally only triad officials had the right to recruit followers. Nowadays, this rule is not respected and any triad member can recruit additional members, as a result, triad membership is difficult to control and it is easy for non-triad subjects to claim to be triad members»¹⁰¹.

Anche la rete di relazioni che unisce la maggioranza dei gruppi appartenenti al cartello è diventata più fluida e ha perso, ammesso che sia mai realmente esistita (confronta nota n° 100), l'effettiva guida di un potere centrale

«Chinese Triads, are organized along the lines of a fictive brotherhood based on ritualised bonds of siblingship. The genesis of the brotherhood is derived from common geographical origins (birthplace or village), similar cultural background, and shared dialect, as well as ethnicity (racial minority). It is a tribal or subcultural network»¹⁰².

A dispetto della modernizzazione e della *semplificazione burocratica* di tale società segreta ancora oggi è presente e ben chiara (ai componenti) una rigida catena di comando che richiama

¹⁰⁰ Per un'interessante esposizione sulla storia e sulla fenomenologia della società triade confronta B.J. Ter Haar, *Ritual and Mythology of the Chinese Triads: Creating an Identity*, Koninklijke Brill, Leida, 1998.

¹⁰¹ C.Y. Kong, *The Triads as Business*, Routledge, Londra, 2000, pag. 35 in Carolin Liss, *Oceans of Crime, Maritime Piracy and Transnational Security in Southeast Asia and Bangladesh*, Institute of Southeast Asian Studies, Singapore, 2011, pag. 179.

¹⁰² M. Lau-Fong, *The Triads and the Underworld: Solidarity and Change*, op. cit. pag. 36.

un'altrettanto precisa divisione del lavoro: le triadi reclutano i propri seguaci fra i giovani malviventi di strada e li convincono o obbligano a prestare giuramento di fedeltà al gruppo che lega indissolubilmente l'individuo alla loggia d'appartenenza; gli iniziati, vera manovalanza impiegata attivamente nelle operazioni criminose, sono autorizzati ad agire solo ed esclusivamente su istruzione dei capisezione anziani che, a loro volta, non possono designare autonomamente i bersagli da colpire o gli affari da porre in essere ma danno esecuzione e sono responsabili degli ordini ricevuti da altri ufficiali di più alto grado all'interno di un meccanismo piramidale in cui il vertice è costituito dal o dai capi loggia, che, rappresentando la parte più informata, colta e ricca della triade, non sono mai direttamente coinvolti nelle azioni. Interessante è la ricostruzione

tratteggiata nel volume di Bolton e Hutton del codice di condotta della loggia, che riporto di seguito:

Codice di condotta della Tiandihui (Sanhehui), in Kingsley Bolton, Christopher Hutton, *Triad societies: Western Accounts of the History, Sociology and Linguistics of Chinese Secret Societies...* cit, pagg. 121-122

- (1) **The first duty of a brother is to honour his parents.**
- (2) **A member must not gamble with a brother separately but only in a gambling house or in company.**
- (3) **A member must not because he is strong, impose on the weak or despise the small, nor must he quarrel with a brother on account of his wife.**
- (4) **A member must not break the laws of the country. If he does so and is arrested he must sustain his cause alone. The society will in no way be responsible for his actions and he must avoid bringing disrepute upon the brotherhood.**
- (5) **A member must not thoughtlessly break a law, nor may he do harm to a brother, nor be covetous nor a receiver of bribes.**
- (6) **A member must not seduce the wife of a brother.**
- * * *
- (12) **When the members of the Great Family are at variance with a member's own brother, he shall not help his own brother to defeat the members of the Hung family.**
- * * *
- (14) **A brother must not secretly steal another brother's property.**
- (15) **If on the occasion of a birthday or funeral, a brother's parents are in need of money for the celebrations, a brother must inform the society and ask all the brethren to assist him.**
- * * *
- (17) **If a brother die and leave behind him a widow who desires to marry again, a brother may not take her as his wife. Thus the brethren must be very careful in making enquiries before they marry.**
- * * *
- (24) **A brother must not misuse his power as a member of the Hung family, or with four or five others start a street fight, cause a riot or impose on the weak.**
- (25) **If a brother cheats another brother the matter must be reported to the society and left for it to judge.**
- * * *
- (28) **A brother must not join with three or four others and go here and there making mischief. From the beginning of his career, a man should have a definite occupation, which will enable him to provide for himself and he should take particular care not to cause disturbance or harm to others.**
- * * *
- (30) **If a brother leaves home and cannot supervise his wife's conduct at home, and if a brother see her in adultery, he must let it be known to the brethren, catch the adulterer and revenge his brother.**
- (31) **If a member recognises in a candidate a man of bad character he must not permit him to become a brother. Should, however, a brother commit a crime and be obliged to run away, the brethren must assist him to escape and must not betray their brother in distress for the sake of any reward. Should a brother be summoned before the officers of the government (i.e. the Manchu Government) and be made to confess, he must carefully avoid implicating the other brethren. Whosoever dareth to disobey, may his eyes be torn out, may he die in the Great Ocean, may his descendants for a hundred generations live in misery and may the spirits of his ancestors find no rest and be damned.**

Da quanto descritto dai due autori¹⁰³, si evince il carattere familistico e autoreferenziale della triade in cui gerarchia, buona condotta dei membri e rispetto per i propri congiunti sono gli elementi predominanti. Le triadi annoverano fra le loro fila circa 170.000 aderenti sparsi per il mondo, inseriti in un ampio spettro di attività illecite fra cui il traffico di eroina negli Stati Uniti, Europa e Australia e la vendita di armi, la tratta di esseri umani (bambini in special modo) e la gestione della prostituzione nel Sud-est asiatico e Russia. Quantunque sia ragionevole pensare che esista una certa forma di coordinazione e controllo verticale interni alla Sanhehui, Bertil Lintner, giornalista, scrittore e studioso di strategia criminale, pone l'accento proprio sulla mancanza o quantomeno minima influenza di un potere centrale sostenendo che

«it would be incorrect to describe the Triads as Crime International Inc, indeed, even if triads of the same name exist in different places, this does not necessarily mean that they are part of a worldwide network»¹⁰⁴.

Nello specifico del Sud-est asiatico, molti sono i gruppi criminali invischiati nei settori della prostituzione, del gioco d'azzardo e nel commercio illegale di beni e esseri umani verso l'Europa, gli Stati Uniti e l'Australia; anche il mercato della droga rappresenta una fetta importante dell'economia sommersa di tali organizzazioni e si svolge quasi interamente all'interno di quel cosiddetto *triangolo d'oro* ubicato fra il Myanmar, la Thailandia e la parte più a occidente del Laos. In Birmania, fino ai primi anni novanta sede del famigerato Khun Sa, leader del movimento separatista armato della regione di Shan e signore della droga

«a new generation of better connected and more influential drug traders has now emerged along the Chinese border in Myanmar. These new traders are also involved in the export of timber and gems, especially jade, to China, and smuggling of Chinese illegal immigrants. Additionally, criminal and minority groups in Myanmar exchange weapons for drugs with Thai organized criminal groups, with the weapons trafficking through Thailand increasing dramatically in the 1990s»¹⁰⁵.

In Thailandia, fiorente è il commercio illegale del petrolio che proviene in parte dagli attacchi alle grandi navi VLCC in parte dalla complicità dei trasportatori che condividono con i sindacati criminali una parte dei proventi della vendita; i cosiddetti *jao phor*, i signori locali del mercato nero, intessono una rete di relazioni con politici, ufficiali di polizia e membri dell'esercito regolare tale da garantire loro una sorta di impunità per le attività illecite poste in essere (in cambio di una quota dei profitti). I gruppi attivi in Malesia si inseriscono principalmente nei settori della produzione e

¹⁰³ K. Bolton, C. Hutton, *Triad societies: Western Accounts of the History, Sociology and Linguistics of Chinese Secret Societies*, Routledge, Londra, 2000, Pp. 121-122. **N.B.** Per ragioni di spazio sul foglio elettronico, ho dovuto riportare questa fonte, relativa al codice di condotta, una pagina oltre rispetto al documento.

¹⁰⁴ B. Lintner, *Chinese Organised Crime*, «Global Crime» (Routledge), Vol. 6 n° 1, febbraio 2004, pagg. 84-96, in part. pag. 90.

¹⁰⁵ C. Liss, *Oceans of Crime, Maritime Piracy and Transnational Security in Southeast Asia and Bangladesh*, Institute of Southeast Asian Studies, Singapore, 2011, pag. 181.

vendita di prodotti contraffatti come DVD, capi d'abbigliamento con marchio registrato e perfino medicinali di utilizzo comune; fiorente è anche il commercio di specie protette dalla Convenzione di Washington sul commercio internazionale delle specie di fauna e flora selvatiche minacciate di estinzione (CITES) fra cui l'orango del Borneo (*Pongo Pygmaeus*), la volpe volante malese (*Pteropus Vampyrus*) e il ben noto varano (*Varanus*). In Indonesia, a seguito della caduta del regime di Soeharto, la criminalità organizzata è andata accostandosi e fondersi con gruppi fondamentalisti islamici (presenti ad esempio nel nord di Sumatra) e cellule terroristiche variamente legate ad Al-Qā'ida: i *preman*, termine generico che designa tutti i malviventi di una certa cosca, sono ad oggi attivi nel racket dell'estorsione e nel traffico di armi e di esseri umani da vendere come schiavi o (se convertiti all'Islam) come combattenti e mano d'opera per il terrorismo internazionale. A completare il panorama delle organizzazioni criminali operanti nel Sud-est asiatico si aggiungono alcuni gruppi con una forte connotazione etnico - culturale di origine cinese quali i Chiu Chow in Birmania e Thailandia, i Wan kee in Malesia e la Società della tigre e il dragone a Singapore

«in summary, organized crime syndicates are at present operating from and in countries around the world, including Asian nations. While many criminal operations are conducted on land, some illegal activities such as smuggling, also, either in part, or entirely, take place at sea. An example of such activities are shipjackings conducted by organized pirate gangs»¹⁰⁶.

Il crimine organizzato è coinvolto negli attacchi pirata a navi cargo, petroliere e natanti che trasportano beni e materie prime. Come evidenziato nell'esempio all'inizio del paragrafo, le navi catturate vengono spogliate del loro carico, ritinteggiate, registrate sotto un altro nome e l'equipaggio buttato a mare o preso in ostaggio in cambio di un riscatto. La natura stessa di azioni lunghe e complicate di questo tipo necessita di un alto grado di pianificazione in termini di costi e benefici e di risorse economiche per assicurare un buon grado di efficienza di tutti quegli strumenti (armi, imbarcazioni, dispositivi di comunicazione) idonei al buon esito della missione; per tali ragioni, risulta chiaro che condurre un assalto in mare così organizzato richieda un alto livello di *intelligence* che solo società segrete e sindacati criminali riescono garantire. Paradigmatico è il caso della MT Selayang una grande nave cargo abbordata e catturata mentre trasportava circa 3.500 tonnellate di gasolio seguendo la rotta Port Dickson (Malesia) – Labuan (Borneo)¹⁰⁷.

¹⁰⁶ Ivi, pag. 182.

¹⁰⁷ Confronta Reme Ahmad, *Two ships seized in Indonesian waters Hijackings underscore the problem of piracy as maritime experts gathered in KL warn that coast guards are no match for well-equipped pirates*, The Straits Times Interactive, 27 giugno 2001.

«The attacks underlined the grim message brought by maritime experts meeting here. They said cash-rich pirates and international syndicates are making it increasingly difficult for the authorities to fight the scourge»¹⁰⁸.

Essendo a conoscenza del fatto che la rotta da percorrere fosse a rischio pirateria, i quattordici membri dell'equipaggio erano stati allertati su quali misure di sicurezza adottare per tutta la durata della navigazione: le porte delle cabine dovevano sempre essere chiuse dall'interno, la luce di poppa tenuta sempre accesa insieme ad una serie di "punti luce" attivati a intervalli regolari, il personale di bordo aveva altresì il compito di pattugliare periodicamente il ponte principale e un sistema di radar monitorava le immediate vicinanze della nave. Nonostante tali accorgimenti preventivi, alle prime ore dell'alba del 20 giugno del 2001 un nutrito gruppo di diciannove pirati riusciva a salire sulla Selayang e a prendere possesso del ponte di dritta dopo aver messo fuori gioco il marinaio di vedetta

«the pirates approached him from behind, held a knife against his back, and tied up his hands. He was then escorted to the wheelhouse where the assailants overpowered the greaser and the second officer who was on duty on the bridge»¹⁰⁹.

In pochi minuti l'intera ciurma era stata fatta prigioniera e rinchiusa in due cabine separate con mani e piedi legati: nel corso della successiva settimana l'equipaggio catturato era tenuto sotto stretta sorveglianza e i suoi componenti, a turno, obbligati a cucinare per gli assalitori e costretti ad assistere i pirati nelle manovre di pilotaggio del natante.

«[...] crew members were forced to show the attackers how to transfer fuel oil from double bottom storage tanks to settling and service tanks, how to reset the alarm... how to change the steering to manual mode. [...] the crew were asked to demonstrate how to put the engine on dead slow ahead and how to operate oil pumps»¹¹⁰

il 26 di giugno, durante il sesto giorno di navigazione, la nave veniva fermata in un punto imprecisato degli stretti¹¹¹ in modo tale da cambiarne i connotati: nome (da Selayang a San Ho), porto di immatricolazione (da Port Dickson a Kelung città portuale di Taiwan) e colorazione. Nel frattempo, l'IMB di concerto con le autorità portuali di Singapore, Malesia e Indonesia già dal 21 giugno avevano notato il silenzio radio della nave e tracciato la rotta grazie allo Shiploc, un meccanismo di GPS in grado di fornire informazioni su rotta, posizione e velocità di un'imbarcazione, "real time, full global coverage iridium satellite airtime for transmission of ship

¹⁰⁸ Ivi.

¹⁰⁹ C. Liss, *Oceans of Crime, Maritime Piracy and Transnational Security in Southeast Asia and Bangladesh*, op. cit. pag. 183.

¹¹⁰ Ivi, pag. 184.

¹¹¹ Dalle testimonianze del personale di bordo non è stato possibile risalire all'esatta posizione della nave in quanto, per tutta la durata del percorso, i finestrini delle cabine in cui i marinai si trovavano prigionieri erano stati oscurati e, nei pochi momenti in cui venivano portati sul ponte a prendere aria, avevano gli occhi bendati.

position, speed and heading"¹¹²; il 27 dello stesso mese la marina indonesiana, grazie alle informazioni raccolte, riusciva ad arrestare il gruppo di malviventi nei pressi di Samarinda, città sulla costa est del Borneo.

Dagli interrogatori emerse che i diciannove pirati erano stati assoldati da un armatore cinese di nome Ching il 18 giugno nell'isola di Batam e che ad ognuno dei componenti fosse stato promesso un compenso di mille dollari per condurre la Selayang dalle isole Karimun fino al Mar cinese meridionale. Dei diciannove individui, tuttavia, dieci non erano a conoscenza delle intenzioni del signor Ching mentre gli altri nove (che avevano abbandonato la nave all'altezza dello stretto di Durian) con tutta probabilità erano uomini di fiducia di quest'ultimo e, grazie al telefono satellitare di cui disponevano, avevano ricevuto istruzioni di darsi alla fuga. I pirati rimasti a bordo, sempre secondo il racconto dei dieci imputati in sede di inchiesta, avevano tentato più volte di mettersi in contatto con l'armatore cinese senza però ottenere risposta alcuna; senza ricevere nuove istruzioni circa la destinazione del natante decisero di fare rotta verso Balikpapan passando per lo stretto di Makassar con l'intenzione, una volta sbarcati, di vendere una parte del carico e rifugiarsi nell'area boschiva intorno alla grande città di Samarinda. Il 27 luglio gli inquirenti conclusero le indagini e i gli uomini trattenuti, tutti di nazionalità indonesiana, furono giudicati colpevoli di pirateria e condotti presso il locale penitenziario.

L'episodio della MT Selayang è in grado di fornire un identikit sufficientemente dettagliato riguardo i protagonisti degli atti di pirateria e il loro retroterra culturale e sociale. Nel gruppo di criminali provenienti dall'Indonesia non si riscontra una specifica connotazione religiosa, dal momento che i suoi componenti si dichiaravano sia cristiani che musulmani; neanche l'età gioca un ruolo fondamentale se si tiene presente che gli assalitori erano posizionati all'interno di un range d'età compreso fra i ventotto e i quarantanove anni. Persino la provenienza degli individui non è di grande rilievo, essi, infatti, possono appartenere tutti ad uno stesso luogo d'origine, come nel caso in questione, o alternativamente essere di nazionalità differenti, come nel caso della Han Wei citato in precedenza (in quel frangente, erano presenti Thailandesi e birmani). Infine, sebbene il gruppo etnico di riferimento non possa essere sottovalutato al fine di determinare l'appartenenza a una specifica società segreta, è importante sottolineare che neppure quest'ultimo è determinante nella composizione del gruppo. Al contrario, i tratti comuni a molti attacchi pirata sono di tipo prevalentemente antropologico e metodologico: i criminali sono perlopiù di sesso maschile, esperti navigatori e conoscitori delle acque in cui vanno ad operare, alcuni all'interno del gruppo sono in possesso di conoscenze di base nel campo dell'ingegneria navale e conducono l'abbordaggio o la cattura dell'imbarcazione attraverso l'uso della violenza e il sequestro o l'uccisione dei membri

¹¹² <<http://www.shiploc.com/web/en/47-mainfeatures.php>>.

dell'equipaggio. Inoltre, uno stesso gruppo rimane attivo anche dopo il tentativo o la riuscita di un assalto costituendo una sorta di piccolo entourage con un proprio curriculum e un proprio expertise di abilità da offrire sul mercato¹¹³.

Sul versante organizzativo, come si è avuto modo di rilevare, nella maggioranza degli episodi riguardanti natanti di grosso calibro, la preparazione logistica e tattica degli assalti è affidata ad attori terzi che fanno uso della pirateria come mezzo per ottenere risorse economiche da ridistribuire all'interno del sodalizio d'appartenenza. Questi *outsiders* condividono alcuni tratti tipici fra cui il limitare al massimo i contatti con il gruppo di criminali ingaggiato, il disporre di almeno uno o due uomini di fiducia sulla barca da cui viene portata avanti l'azione, e l'aver in comune un nominativo fittizio col quale proteggere la propria reale identità. Su quest'ultimo punto, non è raro il caso in cui i componenti di un gruppo pirata abbiano dichiarato, in sede di interrogatorio, di essere stati assoldati da un tale Mr. Ching o ad ogni modo da un *boss* di probabile etnia e lingua cinese¹¹⁴. È proprio l'incombente presenza cinese a suggerire il diretto coinvolgimento delle triadi nell'attività di saccheggio e cattura dei natanti di ampio tonnellaggio che transitano da e verso il Mar cinese meridionale passando per gli stretti di Malacca e Singapore; inoltre, dato l'alto costo dei materiali e delle risorse d'intelligence, è plausibile ritenere che non sia una sola parte di un sindacato criminale ad organizzare un attacco pirata ma che più gruppi con interessi affini (ad esempio attratti dalla prospettiva di dividere i profitti della vendita di carburanti o materie prime) mettano insieme le risorse per garantire i capitali necessari per un attacco. Il potere, espresso in termini di mezzi di persuasione politica e di network di relazioni sociali, di una data organizzazione o società criminale incide in maniera direttamente proporzionale sulla capacità degli organizzatori di eludere in tutto o in parte le misure detentive e punitive dei sistemi giuridici nazionali e di depenalizzare la fattispecie di reato; quando, infatti, ad essere catturati dalle marine degli stati rivieraschi sono uomini che appartengono direttamente all'organizzazione o che svolgono per quest'ultima delle mansioni di estrema rilevanza ecco che il potere di tali sindacati criminali si manifesta, sia in termini di pressioni o intimidazioni agli organi di polizia locali sia, quando non è possibile utilizzare le proprie reti di relazioni, assumendo i migliori avvocati sulla piazza. Un chiaro esempio proviene dall'episodio della Alondra Rainbow, nave cargo giapponese abbordata al largo delle coste indonesiane nell'ottobre del 1999: in quell'occasione i pirati vennero fermati in acque internazionali dalle autorità costiere indiane e successivamente tradotti a Bombay per essere

¹¹³ Vedi l'episodio della nave cipriota *Marta* in J. Abhyankar, *Maritime fraud and piracy* in P. Williams, D. Vlassis, *Combating transnational crime: concepts, activities and responses*, pagg. 155-194 e della fregata giapponese *Tenyu* in J.S. Burnett, *Dangerous Waters: Modern Piracy and Terror on the High Seas*, Londra, Penguin Group, 2002, pag. 225.

¹¹⁴ W. Langewiesche, *The Outlaw Sea: A World of Freedom, Chaos, and Crime*, North Point Press, New York, 2005, pagg. 51 e seguenti.

processati. La difesa dei quattordici uomini catturati fu affidata a uno fra i legali più prestigiosi e costosi di tutta la città nella speranza che potesse scagionarli; tuttavia, circa quattro anni più tardi, la sentenza definitiva condannò i criminali a sette anni di lavori forzati

«The 14 convicted pirates will all serve seven years of "rigorous imprisonment" - the Indian version of hard labor. [...] The Indian court action was undertaken under Article 105 of the United Nations Convention on the Law Of the Sea. The Alondra Rainbow was originally hijacked shortly after leaving Kuala Tanjung, Indonesia, on October 22, 1999, bound for Miike, Japan, with a cargo of aluminum ingots. Her crew of 17 were cast adrift on October 28 and found on November 8 by a fishing vessel off the coast of Phuket, Thailand...

Secondo le parole di Mukundan

We are delighted that India took the difficult decision to assume jurisdiction and are very pleased with the outcome, It has been a long hard road for them to get to this day, but hopefully this conviction will deter other pirates. I hope this case serves as a warning that the world will no longer tolerate this crime and that those who engage in it can expect tough justice when they are caught»¹¹⁵.

Quantunque non sia sempre possibile stabilire una diretta corrispondenza fra esecutori e mandanti di un attacco pirata, ad indicare che non vi si possa riscontrare in ogni caso un nesso o collegamento col crimine organizzato, l'evidenza empirica ha dato adito, nel corso degli anni, a supporre che un tale legame, anche se non puntualmente rilevato situazione per situazione, abbia ragione d'essere. Emblematico è il caso del signor Wong di Batam, un'isola nell'arcipelago delle Riau, processato verso la fine del 1998 con l'accusa di aver diretto più di venti assalti a navi passanti per gli stretti di Malacca e Singapore.

«I know him as a ship owner. I don't know much about his business. But he is a kind and serious person... riferiva una prostituta di ventisette anni di Batam

Mister Wong does not look at all like a bad guy. He is usually dressed in a white, short-sleeved shirt and dark trousers. His Malay is spoken with a strong Chinese influence. He looks more like a mom-and-pop businessman than the pirate captain romanticised by writers and film makers as a one-eyed, bearded renegade sailing the wild seas with his raven-haired pirate bride. But this Singapore businessman — whose passport identifies him as Chew Cheng Kiat, but who is widely known as Mister Wong — is no ordinary law-abiding citizen of straight-laced Singapore. He is allegedly a pirate»¹¹⁶.

Chew Cheng Kiat, meglio noto come Mr. Wong, aveva una piccola attività petrolifera sull'isola ed era un assiduo frequentatore di locali e bordelli del luogo. Le autorità indonesiane iniziarono a insospettirsi quando riscontrarono una certa regolarità fra gli episodi di pirateria nelle acque prospicienti Batam e il fatto che le navi abbordate fossero in qualche modo riconducibili ai contratti stabiliti fra Wong e gli armatori per la fornitura di greggio: in buona sostanza Mr. Wong richiedeva

¹¹⁵ International Maritime Bureau, *India shows the way in piracy battle*, Asia Times, 27 febbraio 2003.

¹¹⁶ A. Harsono, *Mr Wong: Pirate or law-abiding citizen?*, The Nation, 13 aprile 1999.

delle imbarcazioni che trasportassero il suo petrolio ma le sequestrava in alto mare, prima che arrivassero a destinazione, per rivenderne il carico o per riutilizzarle una volta “cambiati i connotati”.

«*Wong allegedly masterminded a number of pirate attacks on the straits of Malacca and Singapore in recent years, controlling his operation from the MT Pulau Mas tanker, which is usually anchored in a Batam port*» scrive Andreas Harsono dalle pagine del quotidiano *The Nation*, e quando gli ispettori di polizia perquisirono la nave MT Pulau Mas, trovarono armi e documenti falsi. Come emerse dagli interrogatori, il signor Wong agiva in collaborazione e per conto di alcuni sindacati criminali attivi ad Hong Kong, in Malesia e nelle Filippine

«*an Indonesian intelligence source told The Nation that Wong actually heads the Strait of Malacca operations of a major crime syndicate headquartered in Hong Kong. The other branches are based in Johor Baru in Malaysia and in Taipei, the capital of Taiwan. The boss of this alleged syndicate is a Hong Kong businessman named Ling Sau Pen, whose key men include Tan Chan San in Johor Baru, Chang Kee Ming in Hong Kong and Wang Yi Lung in Taipei. This syndicate usually not only robs members of the crew, but also takes over their ship*»¹¹⁷.

Dalla vicenda risultò evidente una fitta rete di solidarietà, scambio di informazioni e suddivisione di profitti tanto estesa quanto difficile da riordinare e sintetizzare.

Per quanto attiene alle modalità di trasporto e vendita delle merci rubate, come si è avuto modo di osservare, queste possono essere trasferite dagli assalitori su una barca appositamente adibita oppure venir condotte in porto sulla stessa nave catturata e opportunamente rinominata e ridipinta. Un’interessante lettura del fenomeno della ricettazione e compravendita di beni e capitali ottenuti illecitamente, viene data da Phil Williams che sostiene

«*for criminal networks, spanning structural holes is particularly beneficial when it also involves crossing from one domain into another. By crossing from the underworld into the worlds of government, business, and finance, criminal networks not only identify and exploit new criminal opportunities, but also enhance their capacity to protect existing activities and opportunities. The specific connections that facilitate criminal entry into the licit world can be understood as gateways or portals, while the relationships at the boundaries of the criminal network and the world of government and/or licit business can prove vital to a whole series of criminal operations and activities. For criminal organizations involved simply in theft, for example, the critical node is the person who can fence the goods, who in effect transfers them from the criminal network back into the world of legitimate business and commerce. At a more sophisticated level are found the lawyers, accountants, bankers, and other financial professionals who help criminals both to conceal and to*

¹¹⁷ Ivi.

invest their profits. This facilitates the flow of criminal proceeds back into the legitimate financial system, where it rapidly becomes indistinguishable from money that has been obtained by legal means»¹¹⁸.

Quanto sottolineato dal direttore del Centre for International Security Studies di Pittsburgh contribuisce a fare chiarezza sul problema del passaggio dall'economia sommersa a quella emersa e di come esso sia consentito dalla contemporanea presenza e concertazione di sindacati criminali e organi amministrativi locali e regionali, nonché dall'attività di attori terzi fra cui banchieri, esperti di finanza internazionale e avvocati. Nel caso specifico della pirateria marittima, gli individui preposti a programmare le trattative per il commercio dei proventi dell'attività di pirateria dovranno intrattenere buone relazioni con gli ufficiali portuali e doganali e coi legali delle maggiori agenzie di servizi. Dalla necessità di muoversi silenziosamente e rapidamente fra illegalità e liceità nasce l'esigenza di scegliere accuratamente il carico da requisire e liquidare: i pirati e i loro finanziatori designano come bersagli tutti quei natanti che trasportano un carico difficilmente tracciabile e che può essere venduto in tempi brevi sul mercato nero. Alcuni esempi sono la gomma, l'olio di palma e i carburanti diesel ma anche e soprattutto televisori, sigarette e legname che in anni recenti, grazie alle numerose iniziative di sicurezza poste in essere negli stretti, sono diventati i beni più facilmente ottenibili.

Tirando le somme è pacifico sostenere che la pirateria contemporanea è in larga parte condotta e foraggiata dalla criminalità organizzata sia a livello regionale, in cui la delinquenza agisce il più delle volte in concertazione con cellule locali di società e gruppi criminali internazionalmente attivi e con esse divide i proventi degli assalti per mare, sia a livello sovranazionale, dove sono le stesse organizzazioni malavitose a predisporre tempi da rispettare, modalità d'azione e bersagli da colpire. Il sequestro della MT Selayang contribuisce a rendere evidente il processo di adattamento strutturale e metodologico della pirateria alle innovazioni in campo tecnologico e militare, laddove all'interno di uno stretto braccio di mare in cui sono attive numerose iniziative internazionali per la prevenzione e il controllo del fenomeno, quest'ultima riesce comunque a colpire in maniera rapida e quasi chirurgica: i pirati dispongono di armi automatiche, di moderni mezzi di comunicazione, di un apparato di intelligence in grado di dirigere da terra le operazioni, di una struttura organizzativa a scatole cinesi in cui è difficile dipanare le maglie del comando e che attribuisce ad ogni membro del gruppo un certo grado di protezione e anonimato. La manodopera viene reclutata fra gli strati più indigenti della società e nello specifico fra quegli individui che hanno esaurito ogni altra possibilità e necessitano di denaro facile e rapidamente ottenibile

«[...] organized crime groups engaged in piracy are, therefore, exploiting the hunger of unemployed and opportunistic people for cash. [...] The actual pirates are recruited in such an anonymous fashion that even

¹¹⁸ P. Williams, *Transnational Criminal Networks in Networks and Netwars: The Future of Terror, Crime, and Militancy*, Rand Corporation, 2001, pag. 79.

if they are caught, the organizers behind attacks remain unknown and cannot be sufficiently linked to the attack to warrant their arrest»¹¹⁹.

In buona sostanza, i grandi sindacati criminali sfruttano le opportunità date dalla pirateria marittima per trarne un profitto e, nel fare ciò, si insinuano all'interno della società locale dove utilizzano i conflitti e le contraddizioni al suo interno a proprio vantaggio, promettendo denaro facile e protezione a quanti dimostrano un certo interesse per le attività delinquenti proposte e sono in grado di attribuire al gruppo un qualche talento o una specifica competenza.

¹¹⁹ C. Liss, *Oceans of Crime, Maritime Piracy and Transnational Security in Southeast Asia and Bangladesh*, op. cit. pag. 200.

Paragrafo 2.2: Terrorismo internazionale e gruppi separatisti

In maniera non dissimile dalle organizzazioni criminali i gruppi terroristici e i movimenti separatisti e guerriglieri praticano l'attività di pirateria al fine di ottenerne un tornaconto personale in termini di risorse economiche e di visibilità internazionale. Dai primi anni '90, tali raggruppamenti armati hanno adattato il proprio modus operandi alle mutate condizioni politiche internazionali e ai nuovi rapporti di forza emersi dalla fine della guerra fredda e dalla disgregazione dell'Unione Sovietica. Non potendo più disporre dei contributi provenienti dalle due superpotenze mondiali, i movimenti separatisti e i gruppi guerriglieri si sono trovati costretti a ricercare ulteriori fonti di sostentamento fra cui sponsor privati (in maggioranza cartelli criminali), sette religiose estremiste e reti di relazioni etnicamente connotate. Inoltre, per finanziare le operazioni sul campo, in molti casi guerriglieri e terroristi hanno deciso di auto-sostentarsi inserendosi attivamente nel commercio mondiale di stupefacenti e andando di fatto a amalgamarsi con gruppi criminali e signori della droga locali, contribuendo a rendere i confini fra guerriglia, terrorismo e criminalità organizzata, notevolmente più aleatori. La massiccia introduzione delle nuove tecnologie di comunicazione e informazione di massa ha aumentato enormemente la capacità di tali gruppi di fare propaganda e raccogliere consensi; non solo, ma ha anche migliorato l'addestramento ricevuto dai combattenti, che, una volta raccolti in appositi centri di allenamento, possono contare su istruttori preparati e in costante aggiornamento, e l'efficacia degli armamenti, che grazie alla globalizzazione del mercato nero delle armi sono diventati sempre più letali e facili da reperire *“particularly for terrorist groups, the accessibility of chimica, biological, radiological, and even nuclear weapons is also of significance”*¹²⁰. La semplicità nell'utilizzo dei mezzi di trasporto ha reso possibile il rapido spostamento di gruppi di terroristi da un paese all'altro e da un continente all'altro aumentando quantità e risonanza internazionale degli attentati. Allo stesso modo, anche i movimenti di guerriglia fanno largo uso dei nuovi mass media fra cui Internet per divulgare i principi e gli scopi della propria causa e tentare di reclutare personale aggiuntivo.

La realtà del Sud-est asiatico non è abbastanza difforme da quella del resto del mondo anche se, come spesso accade in questa particolare regione geografica, le innovazioni tecnologiche e militari vanno di pari passo con antichi usi e costumi del luogo insieme a inveterate lotte per l'indipendenza e rivalità storiche. Terroristi, guerriglieri e movimenti separatisti hanno intessuto dei solidi legami con le organizzazioni criminali da cui ottengono armamenti, uomini, informazioni e addestramento militare: nelle Filippine, Abu Sayyaf, il famigerato gruppo terroristico di matrice islamica, ha contribuito, dai primi anni 2000, alla preparazione di un impressionante numero di guerriglieri pari

¹²⁰ J. Vegar, *Terrorism's New Breed*, «Bulletin of The Atomic Scientists», vol. 54, n°2, 1998, pagg. 50-56.

o superiore ai militanti addestrati in Afganistan¹²¹. La guerra al terrorismo condotta da Stati Uniti e alleati fin dalla fine del 2001 ha generato alcune importanti conseguenze nella regione degli stretti, in particolare la crescita esponenziale dei sostenitori dei gruppi integralisti islamici e le iniziative nazionali e internazionali volte a limitarne il campo d'azione aumentandone di fatto aggressività e efferatezza. In un simile contesto due date ricoprono un certo rilievo: il 1997 anno della crisi economica asiatica che, insieme all'incertezza politico-economica e alla povertà diffusa, ha prodotto un ravvivarsi dei movimenti separatisti e della guerriglia urbana e rurale, e il 2005, quando il GAM, il più importante movimento autonomista indonesiano, ha stipulato un accordo di pace col governo centrale di Jakarta decretando se non la fine quanto meno la drastica diminuzione d'intensità del conflitto. Come si scriveva pocanzi, terrorismo e separatismo sono direttamente collegati alla pirateria marittima secondo due ordini di ragioni: in primo luogo per trovare le risorse sufficienti a finanziare la propria causa, secondariamente con l'intento di conferire una più alta visibilità internazionale alla lotta che portano avanti. Singolare e paradigmatica è l'evoluzione del Gerakan Aceh Merdeka dalla caduta di Soeharto nel 1998 fino al trattato di pace del 2005

«[...] in fact, since 1998 the Aceh conflict has escalated as GAM poses an ever greater challenge to the Indonesian state. By May 2003 the insurgents had increase their active membership fivefold, expanded from their traditional stronghold areas into the rest of Aceh, and successfully controlled between 70 and 80 percent of the province including local government through their shadow civil service structure. GAM had grown from a small, armed organization with an intellectual vanguard into a popular resistance movement»¹²².

Il movimento fu fondato nel 1976 da Hasan di Tiro, un intellettuale, letterato e sostenitore della causa per la fondazione di uno stato islamico ad Aceh (provincia posta nell'estremo nord di Sumatra). Il sostrato culturale e ideologico alla base di un regionalismo così marcato, oltre ad essere connotato in modo religioso, ha delle profonde radici storiche: già dal 1819, infatti, un trattato fra Gran Bretagna e Sultanato di Aceh riconosceva la piena autonomia interna e internazionale di tale entità statale e perfino nei termini del trattato anglo-olandese del 1824 veniva ribadita l'inviolabilità del territorio Acehnese. Secondo le parole dello stesso Hasan di Tiro

«Aceh has nothing to do with Javanese "Indonesia." The Netherlands declared war against the Kingdom of Aceh, not against "Indonesia" which did not exist in 1873; and "Indonesia" still did not exist when the Netherlands was defeated and withdrew from Aceh in March 1942 and when the Netherlands illegally transferred sovereignty to "Indonesia" on December 27, 1949 she had no presence in Aceh»¹²³.

¹²¹ <<http://www.project-syndicate.org/commentary/the-philippines--sanctuaries-of-terror>>.

¹²² K.E. Schulze, *The free Aceh Movement (GAM): Anatomy of a Separatist organization*, East-West Center, Washington, 2004, pag. 2.

¹²³ Ivi, pag. 6.

Il riferimento è triplice: il Sultanato di Aceh, che aveva raccolto l'identità geografica e l'eredità culturale del Sultanato di Samudera-Pasai, dal 1873 dovette affrontare una sanguinosa guerra trentennale contro le forze coloniali olandesi al termine della quale, con la deposizione dell'ultimo sultano, corrispose la nascita spontanea di piccoli gruppi di resistenza armati senza una leadership comune; nel 1942, in piena II guerra mondiale, le truppe d'invasione nipponiche conquistarono le Indie Olandesi non riuscendo tuttavia ad estendere il pieno controllo alla provincia di Aceh grazie alla resistenza posta in essere dai guerriglieri locali; infine nel 1949, anno in cui venne concessa l'indipendenza a tutta la colonia olandese, la popolazione di Aceh non ebbe alcuna voce in capitolo circa l'inclusione o meno nel nuovo stato indonesiano.

Nei primi anni di vita del movimento separatista¹²⁴, il governo centrale di Jakarta, grazie al pugno di ferro dell'amministrazione di Soeharto, dispose una serie di spedizioni punitive nella provincia acehnese che contribuirono a sfoltire enormemente le fila dei guerriglieri e a incutere il terrore nei cittadini

«[...] *Tentara Nasional Indonesia (TNI)*, was again able to operate successfully against GAM, using extreme force and violence, including rape and torture, against GAM members, their families, and other people suspected of sympathizing with or assisting the group»¹²⁵.

Soltanto con la fine del regime di Soeharto la guerriglia ad Aceh ha ripreso d'intensità alimentata dal mercato nero delle armi, sostenuta da una valanga di nuovi iscritti, inserita pienamente all'interno dei flussi di capitali e tecnologie originati dalla globalizzazione. Per tutto il periodo 1998-2005, il movimento separatista disponeva di tre fonti di approvvigionamento: le tasse raccolte localmente, le donazioni provenienti da privati e simpatizzanti fuori la provincia e varie attività criminali fra cui i rapimenti in cambio di un riscatto e la produzione e vendita di droghe. È interessante notare come tutti i bersagli del GAM avessero una particolare rilevanza internazionale sul piano economico-politico e includessero impiegati della Exxon Mobile Indonesia, giornalisti, informatori o attivisti del Tentara Nasional (esercito regolare indonesiano), politici locali e uomini d'affari; anche per mare il gruppo indipendentista condusse con successo alcuni attacchi a mercantili e pescherecci: è noto il caso della *MV Ocean Silver* abbordata mentre trasportava un carico di svariate tonnellate di carbone da Padang a Lumut passando per gli stretti.

«*The pirates cast the barge adrift and took the tug to a small port on east coast of Aceh, where they freed six of the crew and held the captain and five others, all Indonesians, for a ransom of about \$34,000. Whether it*

¹²⁴ L'attività del GAM può dividersi in tre fasi: 1976-79, gravi insuccessi portano al quasi annientamento del movimento indipendentista, 1989-91, il gruppo torna a compiere operazioni sul campo ma senza ottenere importanti risultati, 1998-2005, il periodo di massima intensità della guerriglia che porta al trattato di pace con il governo centrale di Jakarta e alla parziale autonomia.

¹²⁵ C. Liss, *Oceans of Crime, Maritime Piracy and Transnational Security in Southeast Asia and Bangladesh*, op. cit. pag. 235.

was ever paid is unclear, though the tug was released on September 19 and made for Lumut. The Free Aceh Movement immediately renewed its threat to interdict shipping but at the same time denied responsibility for hijacking the Ocean Silver, accusing government forces of staging the action to discredit the movement»¹²⁶.

Altri esempi di assalti andati a buon esito sono quelli alla *MT Penrider* nell'agosto del 2003 e alla *MT Tri Samudra* nel marzo del 2005, in entrambi i casi la ciurma venne fatta prigioniera, tradotta in un accampamento militare nella giungla di Aceh e rilasciata solamente dopo aver ricevuto il riscatto. Le associazioni di pescatori ad Hutan Melintang, città nello stato di Perak che si affaccia sugli stretti, hanno fornito nel corso degli anni diverse testimonianze e dati circa il coinvolgimento di membri del GAM in azioni di pirateria; anche in quei casi¹²⁷, la nave veniva presa d'assalto in alto mare e fatta navigare fino ad Aceh, dove era trattenuta insieme all'equipaggio in attesa del riscatto. Tuttavia, sia che si trattasse di navi mercantili sia di pescherecci di piccolo cabotaggio, le modalità d'azione risultavano essere le stesse: gli ostaggi non subivano maltrattamenti e venivano rilasciati illesi a somma ricevuta. Quantunque sia innegabile la partecipazione del GAM agli utili provenienti dalle operazioni di pirateria, ancora oggi non esiste, al contrario, la prova certa e incontrovertibile dell'attivo coinvolgimento del gruppo separatista in molti degli assalti in mare nei confronti dei quali gli è stata attribuita diretta responsabilità. Seguendo il dibattito che si aprì immediatamente dopo la fine del conflitto, da una parte, le autorità marittime indonesiane erano sicure di tale coinvolgimento in quanto, nella maggior parte dei casi, gli individui arrestati indossavano le divise dell'esercito ribelle

«the Indonesian navy has arrested three former separatist rebels for pirating ships carrying aid for tsunami survivors in the country's far-west Aceh province, a senior commanding officer said on Wednesday. The three men, from two different groups, were caught in the north Aceh city of Lhokseumawe on July 18, two days after their latest operation»¹²⁸

dall'altra, le controparti malesi si mostravano più caute, sostenendo la difficoltà per le milizie irregolari del GAM di riuscire a superare il blocco navale posto dalla marina indonesiana nei pressi delle acque della provincia acehnese e condurre con successo un abbordaggio. Col senno di poi, una discussione circa l'adesione o il diretto intervento del movimento separatista di Aceh negli attacchi pirata avvenuti negli stretti fra il '98 e il 2005 perde forse di significato, dal momento che rimane fuori da ogni dubbio l'utilizzo di metodi illeciti di finanziamento dello sforzo bellico fra cui rapimenti e produzione e vendita di droga. In realtà, la presa in esame del *modus operandi* del GAM è interessante perché contribuisce a rendere evidenti le differenze fra terrorismo e guerriglia, cioè

¹²⁶ R. Pollak, *The Colombo Bay*, Simon & Schuster, New York, 2004, pag. 95.

¹²⁷ Confronta Donald Urquhart, *Indonesia Navy Guarding Fishermen Against Piracy Threats*, Shipping Times, 12 settembre 2002.

¹²⁸ *Indonesia Navy Arrests Tsunami Aid Pirates in Aceh*, Reuters, 2006.

fra atti motivati dalla necessità di ricevere visibilità internazionale e atti “giustificati” dal bisogno di ottenere risorse economiche.

Nel caso del gruppo terroristico di Abu Sayyaf i campi di prigionia dove venivano tenuti in ostaggio i membri degli equipaggi rapiti in alto mare sono stati aperti ai mass media in molte occasioni, dando la possibilità a giornalisti, fotografi e registi di documentare, in maniera accurata, la vita all'interno di un accampamento di terroristi e le condizioni igienico-sanitarie dei prigionieri. Sul versante opposto, gli attacchi pirata portati avanti dai miliziani del GAM o da gruppi privati non ricercano l'attenzione dei mezzi di stampa e tendono ad usare un basso profilo per rimanere il più anonimi possibile. Le trattative per il rilascio degli ostaggi sono generalmente abbastanza veloci e le somme richieste non troppo elevate, proprio per non destare eccessivo clamore e richiamare l'intervento dei media internazionali. Le conseguenze del conflitto fra movimenti separatisti, gruppi terroristici e governi nazionali, affliggono in prima istanza la sicurezza della popolazione locale coinvolta in improvvisi attacchi di guerriglieri, attentati dinamitardi e feroci campagne repressive: nelle Filippine, ad esempio, le aree a sud del paese (Mindanao, Sulu, Palawan) in cui si riscontra una massiccia presenza del movimento indipendentista MILF (Moro Islamic Liberation Front) e dell'Abu Sayyaf Group sono state dichiarate vere e proprie zone di guerra; stesso dicasi per Timor Est, dalla fine della II guerra mondiale teatro di massacri e rappresaglie fra milizie ribelli e governi ufficiali. Una situazione di instabilità causata dalla presenza di attacchi guerriglieri o terroristici va ad intaccare i flussi economici da e verso lo stato in cui avvengono: le importazioni di alcuni beni primari o di fonti energetiche come il petrolio possono subire un drastico calo se non, nei casi più estremi, una interruzione totale; gli investitori esteri non hanno interesse ad immettere capitali in zone di guerra; i premi assicurativi dei natanti che transitano in acque considerate ad alto rischio aumentano esponenzialmente; persino le agenzie turistiche possono decidere di proporre delle rotte crocieristiche alternative piuttosto che mettere a rischio l'incolumità dei propri clienti. Infine, Il terrorismo e la guerriglia, rompendo il monopolio dello stato centrale sulla forza e quindi sui mezzi d'offesa, mettono a repentaglio l'integrità stessa del paese destabilizzando di fatto gli equilibri geopolitici dell'area in cui è inserito. Ad oggi, dopo il devastante tsunami del 2004 che colpì in modo particolarmente violento la provincia di Aceh distruggendo gran parte delle imbarcazioni civili e mercantili (privando così il movimento separatista di potenziali natanti utilizzabili a fini predatori), ma soprattutto dopo la stipula nel 2005 del trattato di pace fra il governo centrale di Jakarta e l'esercito irregolare del GAM e la completa smobilitazione e disarmo di quest'ultimo, il panorama degli assalti pirata è diventato meno complesso sotto un punto di vista squisitamente attributivo, è cioè divenuto pacifico assegnare le responsabilità di un episodio di pirateria nello stretto di Malacca a gruppi di privati o ad organizzazioni criminali locali e internazionali; ma al

contempo e seguendo un effetto uguale e opposto, a una minore difficoltà nell'individuare i possibili imputabili di un attacco è corrisposto il problema della enorme vastità dei network criminali e dell'impossibilità di determinare con precisione agenti, mandanti, obiettivi e complici delle razzie per mare. In conclusione, ai fini della presente ricerca e seguendo quanto scritto finora, si può sostenere che l'anno 2005 rappresenti un vero e proprio spartiacque storico (almeno della storia più attuale) in relazione alla pirateria negli stretti di Malacca e Singapore, contribuendo a dividere in maniera chiara e precisa i confini fra separatismo e terrorismo, fra obiettivi della guerriglia e scopi degli attentati dinamitardi e rendendo ben evidente la natura dei rapporti che intercorrono fra movimenti indipendentisti, gruppi terroristici e sindacati criminali e in che modo la loro interazione si inserisca nell'attività predatoria condotta in quello stretto corridoio d'acqua che unisce l'Oceano Indiano all'Oceano Pacifico. Con la fine della lotta per l'indipendenza ad Aceh e grazie alla *global war on terror* dalla fine del 2005 si è aperta una nuova stagione della pirateria marittima in cui alle tradizionali linee di aggregazione etnico - culturali, religiose e politiche sono andate sostituendosi fedeltà di clan, sentimenti di appartenenza ad un gruppo tecnicamente preparato e con un proprio expertise di competenze e conoscenze e la prospettiva di guadagni facili e immediati. La rinnovata connotazione dei gruppi che praticano la pirateria ha prodotto dei cambiamenti anche sul piano dei bersagli da colpire: le grandi superpetroliere e le navi cargo, complice le numerose iniziative internazionali anti-pirateria e una nuova seppur blanda cooperazione fra gli stati rivieraschi, sono diventate obiettivi difficili e, per tale ragione, l'interesse dei criminali si è spostato su imbarcazioni più piccole, con equipaggi meno numerosi e carichi di più agevole requisizione e vendita sul mercato nero. In buona sostanza è corretto affermare che, da quella data ad oggi e limitatamente agli stretti di Malacca e Singapore, la pirateria marittima ha poco se non nulla a che vedere con i movimenti di guerriglia e il terrorismo internazionale ma viene diretta quasi interamente dalla criminalità organizzata che si serve della manodopera di piccoli gruppi privati per condurre in porto i suoi traffici illeciti e ridistribuire, all'interno delle maglie dell'organizzazione, risorse e profitti.

Capitolo 3: La pirateria del nuovo millennio tra concertazione e iniziative individuali (2005-2015)

Paragrafo 3.1: Pirateria a grappolo e su commissione

Nel 2010 sono stati riportati dall'IMB circa settanta episodi di pirateria e di rapina a mano armata per mare, la maggior parte dei quali si sono verificati in acque indonesiane e malesi¹²⁹. Seguendo un trend in lenta ma costante crescita, dal 2008 i casi acclarati di pirateria (è bene sempre ricordare che molti attacchi minori a pescherecci o piccole imbarcazioni non vengono denunciati) sono aumentati in tutto il Sud-est asiatico complice verosimilmente un rallentamento nell'economia dei paesi dell'area con conseguente calo del PIL pro-capite. Tuttavia, la contrazione dell'economia rappresenta soltanto uno dei fattori che hanno determinato un aumento del fenomeno piratesco nella zona degli stretti: dal 2008, infatti, gruppi criminali autoctoni con la partecipazione di organizzazioni internazionalmente ramificate quali Triadi e Yakuza (le cui imprese commerciali operano indipendentemente dalle variazioni del mercato locale) sono tornate a colpire con una certa metodica navi di tonnellaggio medio – piccolo

«By 2010, the main perpetrating group had fine-tuned its operations, increase its hunting grounds and begun recruiting seasoned, career-oriented members – persons who steadily make a living off piracy rather than merely being out of work tradesmen and fishermen»¹³⁰.

Fra le tipologie più comuni di assalto ad un natante si colloca l'operazione di infiltrazione a bordo di una nave ancorata in porto o momentaneamente ferma all'interno delle acque territoriali di uno stato costiero; negli ultimi anni, come si può constatare dalla mappa (vedi pagina seguente), svariati di questi episodi si sono verificati nei porti di Tanjung Ayam e Pulau Nipa (stretto di Singapore), Tanjung Priok (Java), Belawan e Dumai (stretto di Malacca)¹³¹: i bersagli prescelti vengono colpiti generalmente in notturna al fine di ottenere parti meccaniche dell'imbarcazione, effetti personali dell'equipaggio, soldi contanti o comunque oggetti di valore.

Oltre al rallentamento dell'economia e all'attività di gruppi criminali del luogo e forestieri, anche le condizioni climatiche e i cambiamenti stagionali influenzano sensibilmente la fenomenologia degli attacchi pirata negli stretti di Malacca e Singapore e nel Mar cinese meridionale. Se, da una parte, il trend degli assalti alle navi all'ancora in porto rimane pressoché uniforme nel corso dell'anno, dall'altra gli abbordaggi per mare subiscono un brusco stop nella stagione invernale tra la fine di novembre e l'inizio di marzo¹³²; i forti venti e l'intensità del moto ondoso, infatti, costituiscono un

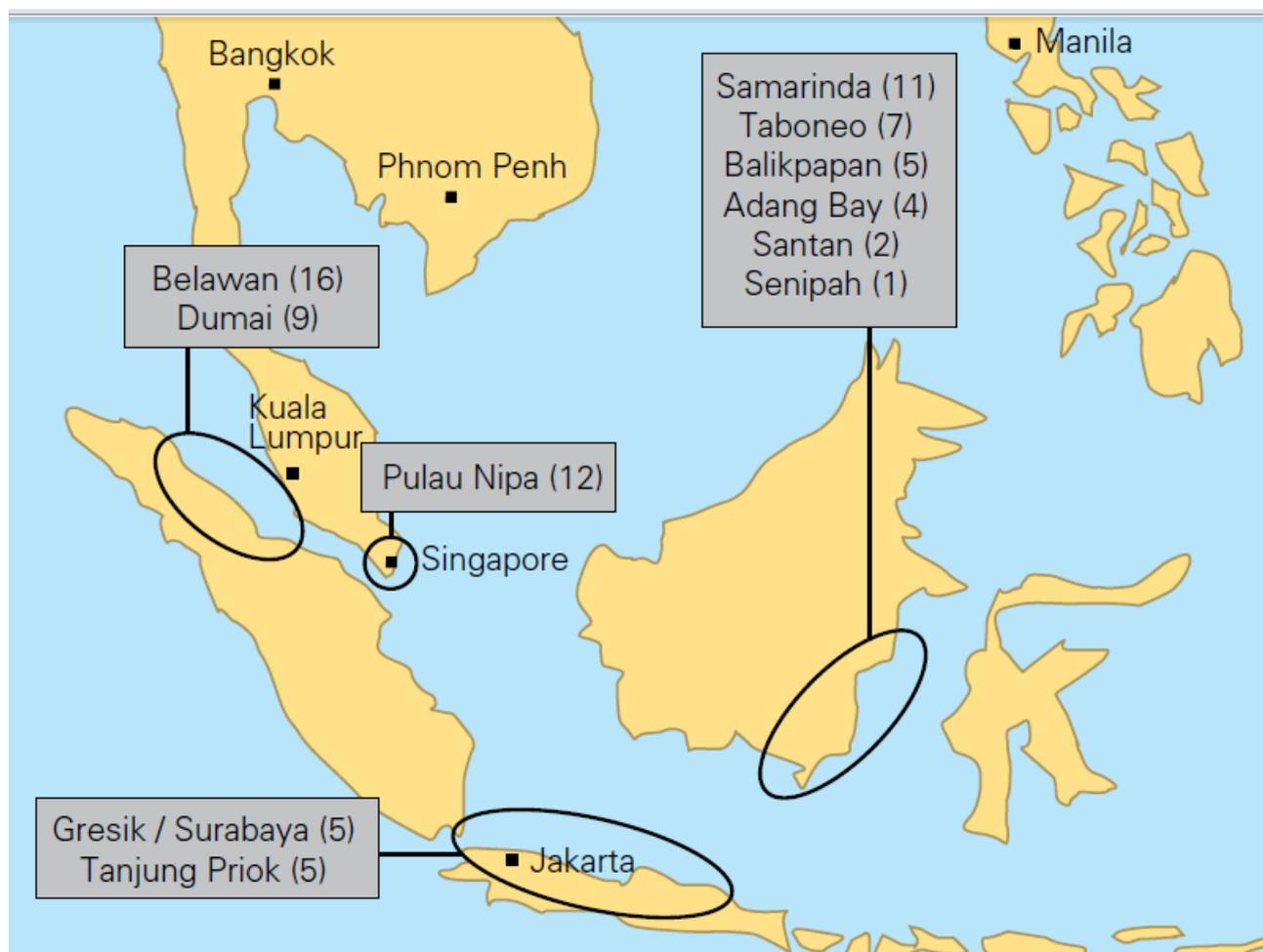
¹²⁹ ICC-IMB, *Piracy and Armed Robbery Against Ships*, Annual Report, 1° gennaio – 31 dicembre 2010.

¹³⁰ K. Von Hoesslin, *Piracy and Armed Robbery Against Ships in the ASEAN Region: Incidents and Trends* in Robert C. Beckman, J. Ashley Roach, *Piracy and International Maritime Crimes in ASEAN: Prospects for Cooperation*, Edward Elgar Publishing Limited, Cheltenham, 2012, pag. 122.

¹³¹ ReCAAP Information Sharing Centre, *Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia*, Annual Report, gennaio – dicembre 2013.

¹³² Ivi.

deterrente naturale alla commissione di crimini marittimi. “As the rainy season begins in early-to-mid November, incidents tend to taper off due to stronger wind and greater wave heights”¹³³



Mappa 3.1, assalti a natanti all’ancora fra il gennaio e il dicembre 2013, ReCAAP Information Sharing Centre, *Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia, Annual Report, gennaio – dicembre 2013*.

Come si scriveva pocanzi, il sequestro di nave dal tonnellaggio medio – basso è divenuto molto comune dopo il 2005 e coinvolge pescherecci e rimorchiatori che, nella maggioranza dei casi, vengono rinominati e rivenduti a un compratore di fiducia; un gran numero di assalti ai pescherecci e rimorchiatori si è verificato negli stretti di Malacca e Singapore fra il 2008 e il 2013 con un picco di oltre venti attacchi nell’anno 2011 (vedi figure pagina seguente)¹³⁴. I rapimenti in cambio di un riscatto sono diventati abbastanza rari e si localizzano principalmente nel Mar di Sulu (filippine) dove i gruppi militanti del MILF e le cellule terroristiche di Abu Sayyaf sequestrano i pescatori locali per finanziare la propria causa o per ottenere visibilità internazionale (vedi supra, cap. II). Nello stretto di Malacca, gli ultimi casi di rapimento riportati, risalgono al febbraio del 2010

¹³³ K. Von Hoesslin, *Piracy and Armed Robbery Against Ships in the ASEAN Region: Incidents and Trends*, op. cit. pag. 123.

¹³⁴ ReCAAP Information Sharing Centre, *Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia, Annual Report, gennaio – dicembre 2013*.

«Although the total number of incidents reported in February 2009 and February 2010 were lower, more severe incidents were reported during these periods, including Category 1 incidents which involved the kidnapping of crew from tug boat, MLC Nancy 5 on 19 Feb 09, and hijacking of tug boat Asta and kidnapping of her chief engineer on 6 Feb 10»¹³⁵.

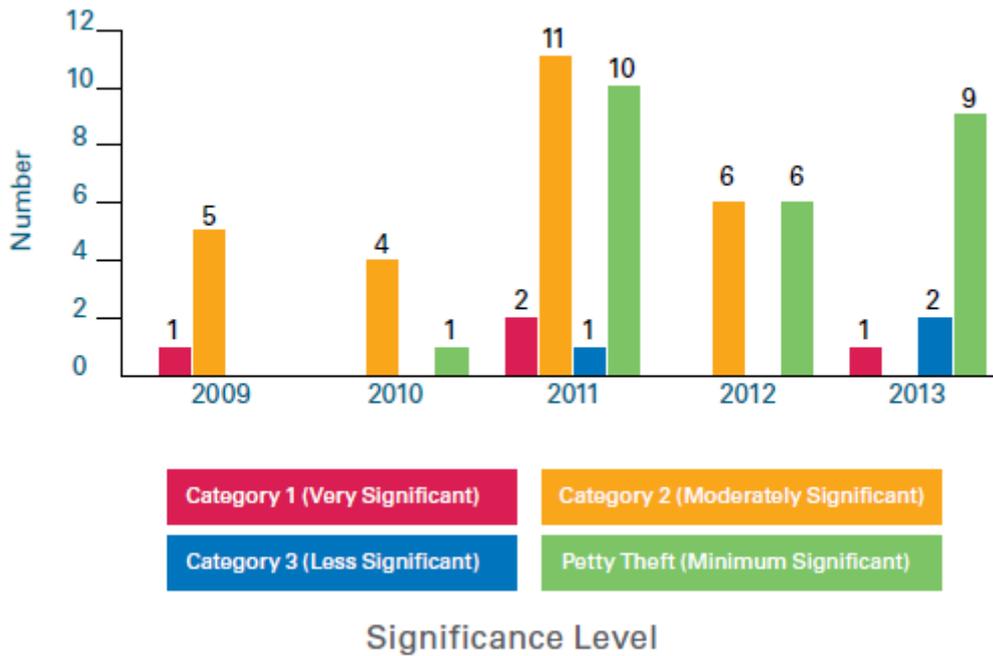


Figura 3.1, ReCAAP Information Sharing Centre, *Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia*, Annual Report, gennaio – dicembre 2013.

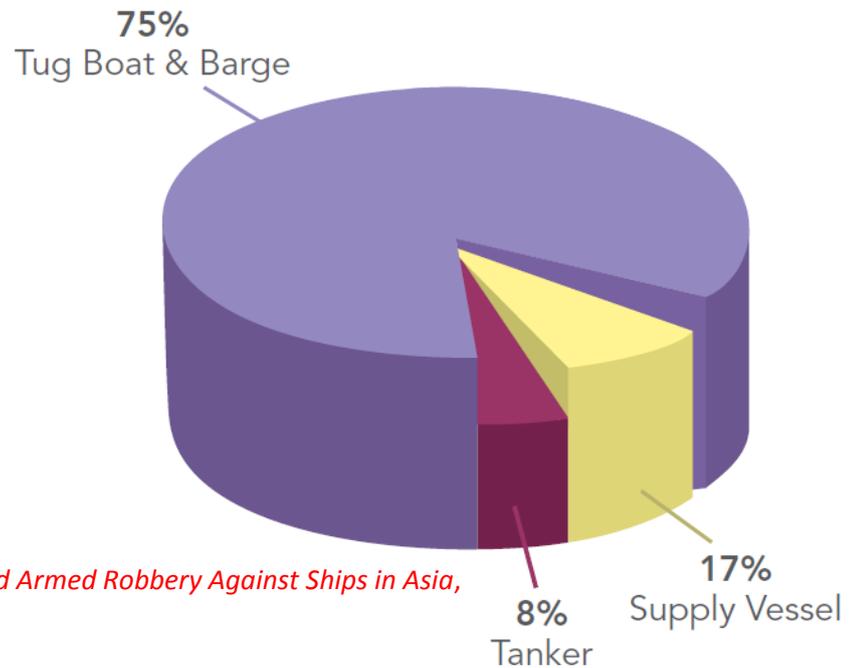


Figura 3.2, ReCAAP Information Sharing Centre, *Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia*, Annual Report, gennaio – dicembre 2013.

Type of vessels targeted in the Straits of Malacca and Singapore (2013)

¹³⁵ <<http://www.oceanuslive.org/main/viewnews.aspx?uid=00000675>>.

All'interno della pirateria marittima più attuale (post 2005) si possono distinguere due modus operandi differenti che corrispondono, grosso modo, a due diversi generi o fattispecie criminali: la cosiddetta *pirateria a grappolo* (in inglese *cluster piracy*) e la *pirateria occasionale o su commissione*.

Nel primo caso, l'attività predatoria portata avanti da uno specifico gruppo di individui interessa una precisa superficie di mare e si protrae per un dato periodo di tempo. Per cercare di rendere il fenomeno più chiaro basti fare riferimento al fatto che, proprio come in una serie logica di eventi, al primo attacco riportato ne seguirà un secondo, un terzo, un quarto e così via all'interno di un arco di tempo ben definito. Naturalmente, per individuare questo tipo di pirateria è necessario che le vittime dell'assalto ne facciano immediata denuncia alle autorità portuali o agli organi competenti e che vi sia un riscontro empirico di almeno un secondo abbordaggio susseguente al primo riportato. Nel periodo 2008-2010 sono stati riscontrati 57 casi di pirateria a grappolo tutti ubicati fra lo stretto di Singapore e le isole Anambas e Natuna; in quelle occasioni la differenza di tempo tra un attacco e l'altro era di circa 96 ore con un probabilità di successo del 70%¹³⁶. A confermare la crescente intensità di questo nuovo tipo di pirateria marittima, nel giugno-luglio 2010 gli episodi in serie hanno interessato ben nove imbarcazioni differenti e si sono svolti nell'arco di soli sei giorni a giugno (10-16) e cinque a luglio (18-22); in serie le navi colpite sono state la *Orkim Leader* il 10 giugno, la *JP Galaxy* approssimativamente 90 minuti più tardi lo stesso giorno, il 12 giugno la *Trans Pacific*, sei ore dopo e 27 miglia nautiche più a sud la nave container *Maersk Fuji*; 20 ore più tardi è stato il turno della *Ai Ding Hu* e il 15 e 16 giugno rispettivamente della *Kota Damai* e della *Kota Dahlia*. A luglio sono state abbordate la *Martha*, sei miglia nautiche a nord della Horsburgh Lighthouse, e la *Cape Cosmos* otto miglia a nord-est del faro¹³⁷. Tutti gli assalti si sono verificati fra l'entrata est dello stretto di Singapore (Horsburgh Lighthouse) e le isole Natuna, l'imbarcazione sembrava essere la stessa (un piccolo peschereccio) con una ciurma fra i sei e i dieci membri e i beni razziati tutti della stessa tipologia (effetti personali dell'equipaggio, denaro contante, telefoni cellulari e computer portatili)¹³⁸. La specifica caratterizzazione di questo tipo di pirateria, consente di individuare con maggiore certezza i gruppi di criminali professionisti che si nascondono dietro gli attacchi; un buon esempio di consorzio malavitoso è quello dei pirati di etnia Butong, Jawa Bugis operanti nel corridoio posto fra lo stretto di Singapore e le isole Anambas e Natuna

¹³⁶ R. Beckman, *Cooperation to Combat "Piracy" in Southeast Asia*, International Seminar on Law of the Sea, Universitas Padjadjaran, Bandung, 2012.

¹³⁷ Confronta l'appendice di ReCAAP Information Sharing Centre, *Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia*, Annual Report, gennaio – dicembre 2010.

¹³⁸ K. Von Hoesslin, *Piracy and Armed Robbery Against Ships in the ASEAN Region: Incidents and Trends*, op. cit. pag. 128.

«Mostly based in Belakang Padang, an Island adjacent to Singapore in the Riau archipelago since 2008, they have since relocated to Mapur Island and now conduct operations in the Anambas archipelago. Mapur Island acted as the major base used as a planning and staging area where other group elements transited from Palembang. Tembalan Island (Indonesia) was also used as resting and transition point for the pirates, while the port town of Sintete (Malaysia) has become the primary destination for the sale of electronics goods stolen from the ships. The areas around these parts have become ideal hunting grounds to attack vessels transiting from Borneo to Peninsular Malaysia»¹³⁹.

Sul versante opposto, la pirateria occasionale o su commissione, per sua stessa definizione, non ammette la possibilità di prevedere una serie logica di attacchi e per tale ragione è più difficile riuscire a capire dove e quando andrà a colpire. Fra il 2009 e il 2013 si sono verificati in media 25 assalti pirata all'anno e, di questi, il 75% era diretto a rimorchiatori e chiatte. Le modalità di abbordaggio e cattura della nave rimangono sempre le stesse: nel momento in cui viene avvistato il bersaglio, il piccolo (5-10 membri) gruppo di pirati vi si avvicina il più rapidamente possibile e, una volta salito a bordo dell'imbarcazione, ne prende immediatamente il controllo recludendo il personale di bordo all'interno di una cabina. Successivamente, dopo aver abbandonato l'equipaggio in mare a bordo di una zattera di salvataggio, la nave viene riverniciata e rinominata e fa rotta verso un porto sicuro. I rimorchiatori rubati dal gennaio 2008 al dicembre 2011 erano tutti registrati sotto bandiera malese, indonesiana e singaporeana, con la stessa portata lorda, della stessa "età" (due anni e mezzo), costruiti dagli stessi cantieri navali a Batam e Kuching e tutti assaliti mentre percorrevano la rotta da Singapore verso la Cambogia o Thailandia.

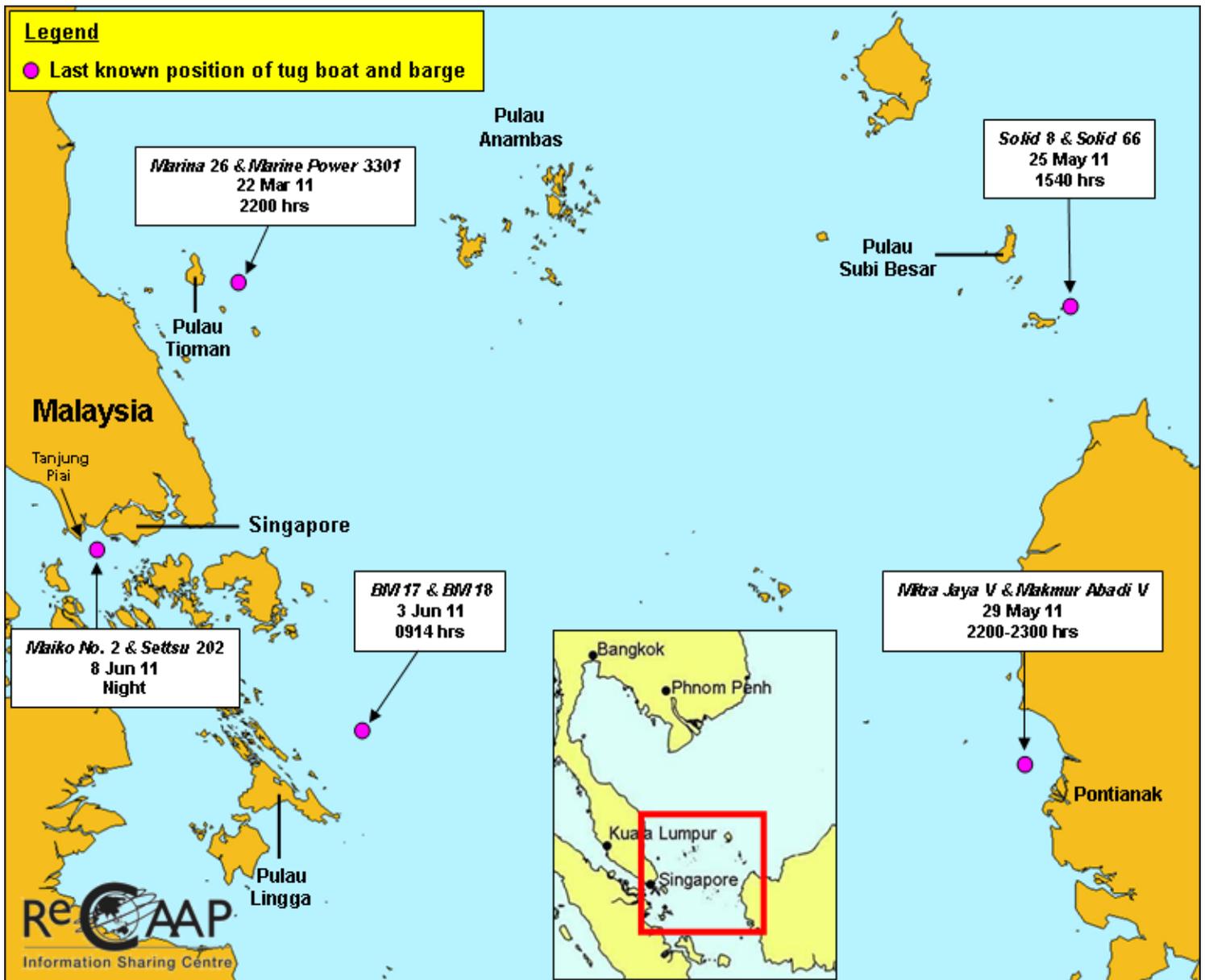
«The modus operandi of the pirates/robbers involving in hijacking Marina 26, Solid 8 and Mitra Jaya V bear similarities to those involved in the hijacking of Asta, Atlantic 3 and PU 2007 in 2010. In the incidents in 2010, the pirates/robbers were armed with guns and knives which were used to threaten the crew and tied them up. The guns were however, not fired. About nine pirates/robbers were reported in all three incidents. The pirates/robbers did not harm the crew but held them hostage for a couple of days before they abandoned the crew in a life-raft, as reported in the hijacking of Asta and Atlantic 3. While underway to the desired destination, the hijackers repainted and renamed the vessels to 'mask' their identities. [...] The motive of hijacking the vessels remained consistent, which was to sell them as second-hand vessels to identified buyers. Most of the hijacking incidents were pre-planned, well-organised, and likely to be carried out by syndicates. In the incident involving Whale 7 towing Sinobest 2503 which occurred on 8 Sep 08, the robbers after being arrested by the Thai authorities revealed that they were paid 1.07 million baht (USD34,863) to bring the vessels to Thailand. As in all the hijacked incidents, the hijacked vessels were usually repainted and renamed. Similarly, Whale 7 was repainted and renamed Saga 01.»¹⁴⁰

¹³⁹ Ivi.

¹⁴⁰ ReCaap Information Sharing Centre, *Special Report on Hijacked/Missing Tug Boats and Barges in Asia*, marzo-giugno 2011.

Dalla mappa che segue si possono notare le ultime posizioni delle imbarcazioni colpite fra il marzo e il giugno del 2011 per un totale di cinque assalti portati a compimento

«the five incidents reported in 2011 were scattered over a wider geographical location in the South China Sea, enclosed by the Straits of Malacca and Singapore (SOMS) in the west, Pulau Subi Besar in the east, and Kalimantan in the south»¹⁴¹.



Mappa 3.2, ultima posizione delle navi assalite fra il marzo e il giugno 2011, ReCaap Information Sharing Centre, *Special Report on Hijacked/Missing Tug Boats and Barges in Asia*, marzo-giugno 2011.

¹⁴¹ Ivi.

Anche le modalità di trattamento della ciurma dei rimorchiatori abbordati risultano essere abbastanza simili: gli assalitori rinchiudono il personale di bordo all'interno di una singola cabina senza però usare violenza ad alcun membro, arrivati in un punto sicuro abbandonano l'equipaggio in mare con una zattera di salvataggio e provviste sufficienti a sopravvivere diversi giorni in attesa dei soccorsi. La peculiarità legata a questo secondo tipo di pirateria è che, non consentendo un ragionevole grado di previsione, è aliena a un pronto intervento della guardia costiera nazionale; tanto più che essendo la maggior parte di tali attacchi concertati dai sindacati criminali localmente attivi, non è neppure possibile capire dove si verificherà il prossimo attacco e verso quale destinazione farà rotta l'imbarcazione rubata.

È interessante notare come in anni recenti la pirateria negli stretti di Malacca e Singapore, complice le iniziative di sicurezza intra-regionali e internazionali, si sia spostata sempre più a sud-est, andando a concentrarsi in maniera sensibile fra l'entrata ovest dello stretto di Singapore, Batam, le isole Karimun e l'arcipelago delle Anambas nel Mar cinese meridionale. A fini esemplificativi, lo stretto di Singapore può essere suddiviso in due macro-aree ad ovest e a est che corrispondono grosso modo a due differenti zone operative. La parte ovest è ricompresa all'interno dell'arcipelago delle Riau fra le isole Karimun e Batam, al suo interno agiscono svariati gruppi criminali fra cui spiccano quello che ha sede in Tanjung Puluh nelle Karimun e quello che si muove fra Batam e Belakang Padang; il primo è coinvolto in atti di pirateria occasionale o su commissione fra cui in misura maggiore saccheggi di navi all'ancora, il secondo gestisce un ricco commercio di beni di contrabbando (sigarette, televisori, laptop, ma anche olio di palma, carbone e carburanti diesel)¹⁴². La parte orientale dello stretto è situata fra il porto di Tanjung Ayam in Johor e capo Tanjung Berakit ed è proprio da questa località che un sindacato criminale, localmente attivo dal 2011 e con agganci in gran parte dell'arcipelago delle Riau, conduce una considerevole attività predatoria marittima e gestisce una profittevole rete di contrabbando fra l'Indonesia, la Federazione Malese e Singapore¹⁴³.

«While both 2009 and 2010 witnessed an increase in the reporting of failing attacks, which is a positive step to help agencies properly decipher information, the same period also witnessed an increase in armed robbery incidents reported compared to previous years. This is likely due to increasing discontent within the Riau Islands over limited fishing opportunities, increased shipbuilding development and rising unemployment levels in Batam and the surrounding areas»¹⁴⁴.

¹⁴² C. Liss, *Assessing Contemporary Maritime Piracy in Southeast Asia: Trends, Hotspots and Responses*, PRIF Report No. 125, Francoforte, 2014, pagg. 13 e ss.

¹⁴³ Ivi.

¹⁴⁴ E. Frecon, *The Resurgence of Sea Piracy in South-East Asia*, Occasional Paper, Vol. 5, IRASEC, Bangkok, 2008, pag. 13.

Come si evince da quanto riportato, la precarietà delle condizioni economico-sociali nell'arcipelago delle Riau ha contribuito in modo significativo alla costituzione di una sorta di consorzio di pescatori e operai dei cantieri navali disoccupati (un ulteriore gruppo criminale) che pratica la pirateria marittima a fini di lucro personale. Il gruppo, attivo dal 2010, utilizza le proprie conoscenze pregresse delle acque che bagnano le coste delle isole Riau per compiere assalti in mare e depredare la navi all'ancora. Nel marzo del 2011 alcuni fra i capi del consorzio criminale sono stati arrestati e tuttavia

«despite these losses, the syndicate has managed to retain a more or less consistent operational presence in the Singapore Strait. It has currently been pushed out of Malaysian waters and has recently focused on tugs in Singaporean and Indonesian waters»¹⁴⁵.

¹⁴⁵ K. Von Hoesslin, *Piracy and Armed Robbery Against Ships in the ASEAN Region: Incidents and Trends*, op. cit. pag. 133.

Paragrafo 3.2: Gli strumenti normativi dell'ASEAN

La situazione attuale vede la maggioranza dei paesi dell'ASEAN impegnati singolarmente o, più sporadicamente, di concerto fra loro (è il caso dei tre paesi prospicienti gli stretti di Malacca e Singapore, Indonesia, Federazione Malese e Singapore) nella realizzazione di programmi per combattere efficacemente la pirateria marittima e, quantunque tale organizzazione regionale non preveda specifici strumenti legali intesi a risolvere o arginare il problema, in anni recenti sono stati fatti numerosi passi avanti nell'ambito della cooperazione e dell'elaborazione di iniziative congiunte. La sicurezza marittima è entrata nell'agenda dei paesi ASEAN dal 1997 con la Declaration on Transnational Crime del 20 dicembre 1997 in cui veniva riconosciuto

«the need for clear and effective regional modalities to combat these forms of crimes, especially on the aspect of information exchange and policy coordination [...] about the pernicious effects of transnational crime, such as terrorism, illicit drug trafficking, arms smuggling, money laundering, traffic in persons and piracy on regional stability and development, the maintenance of the rule of law and the welfare of the region's peoples»¹⁴⁶.

A questa hanno fatto seguito l'Ha Noi Plan of Action e la Ha Noi Declaration del dicembre del 1998 in cui però non veniva fatta menzione alcuna del tema pirateria e sicurezza marittima. Soltanto con il Bali Concord II tali problematiche sono state identificate come oggetti imprescindibili di discussione comune

«maritime issues and concerns are transboundary in nature, and therefore shall be addressed regionally in holistic, integrated and comprehensive manner. Maritime cooperation between and among ASEAN member countries shall contribute to the evolution of the ASEAN Security Community»¹⁴⁷.

Dall'accordo di Bali del 2003, i problemi in materia di sicurezza marittima hanno iniziato a costituire una specifica fonte di disciplina in tutti i piani e programmi ASEAN: già nell'ASEAN Security Community Plan of Action del 29 novembre 2004 la cooperazione in ambito di sicurezza marittima è stata annoverata fra le tematiche all'ordine del giorno degli stati membri, collaborazione peraltro reiterata nel Vientiane Action Programme (2004-2010) che andava a porre l'accento sulla creazione di un forum inter-regionale con l'esplicito intendimento di dare avvio alla concertazione di politiche comuni in materie (quali quelle relative alla sicurezza nella navigazione) di tradizionale competenza statale¹⁴⁸. Ad oggi, il documento che meglio descrive gli intenti dei paesi ASEAN e i passi da seguire riguardo la formulazione di una politica comunitaria concreta e univoca nell'ambito della cooperazione marittima è l'ASEAN Political-Security Community Blueprint, uno strumento

¹⁴⁶ Declaration on Transnational Crime, 1997, <<http://cil.nus.edu.sg/1997/1997-asean-declaration-on-transnational-crime-signed-on-20-december-1997-in-manila-philippines/>>.

¹⁴⁷ Declaration of ASEAN Concord II, 2003, <<http://cil.nus.edu.sg/2003/2003-declaration-of-asean-concord-ii-signed-on-7-october-2003-in-bali-indonesia-by-the-heads-of-stategovernment/>>.

¹⁴⁸ Confronta *Vientiane Action Programme, 2004* (2004-2010).

che detta tempi e modi al fine di stabilire un programma di sicurezza marittima e politica entro il 2015. Nella dichiarazione sono sanciti i tre principi fondamentali che ispirano la cooperazione inter-statale

«a Rules-based Community of shared values and norms; a Cohesive, Peaceful, Stable and Resilient Region with shared responsibility for comprehensive security; and a Dynamic and Outward-looking Region in an increasingly integrated and interdependent world...»

e sul versante eminentemente marittimo la carta recita

establish the ASEAN Maritime Forum; apply a comprehensive approach that focuses on safety of navigation and security concern in the region that are of common concerns to the ASEAN Community; stock take maritime issues and identify maritime cooperation among ASEAN member countries; and promote cooperation in maritime safety and search and rescue (SAR) through activities such as information sharing, technological cooperation and exchange of visits of authorities concerned»¹⁴⁹.

Il documento è molto chiaro e particolarmente dettagliato nel prescrivere le linee di condotta verso tutte quelle problematiche legate alla sicurezza trans-nazionale di originaria competenza esclusiva degli stati membri ora divenute oggetto di concertazione

«implement effectively eight priority areas in the Work Programme to Implement the Plan of Action to Combat Transnational Crime; endeavour to ratify the Treaty on Mutual Legal Assistance in Criminal Matters among ASEAN Member States and work towards elevating it to an ASEAN treaty; continue the work of the working group, as mandated by the ASEAN Law Ministers' Meeting, to enhance cooperation on the issue of extradition; further strengthen criminal justice responses to trafficking in persons, bearing in mind the need to protect victims of trafficking in accordance with the ASEAN Declaration Against Trafficking in Persons Particularly Women and Children, and where applicable, other relevant international conventions and protocols on trafficking in persons; enhance cooperation to combat people-smuggling; work towards a drug-free ASEAN by 2015, in accordance with the ASEAN Work Plan for Combating Illicit Drug-Trafficking, by: strengthening measures to prevent the illicit production of drugs, import and export of controlled chemical precursors as well as regional cooperation in controlled delivery; and enhancing cross-border law enforcement cooperation through information sharing, best practices, and capacity building, in combating drug-trafficking; develop multilateral or bilateral legal arrangements towards combating drug and precursor chemical trafficking starting in 2008; provide assistance to ASEAN Member States in enhancing scientific laboratory capacity in precursor identification and drugs signature analysis for drug enforcement operation and intelligence; provide transfer of knowledge concerning the profile of drug crime syndicate groups as well as watch-list of their drug activities; provide transfer of knowledge on best practices on the disposal of precursors and essential chemicals seized from clandestine laboratories; strengthen the capacity of the criminal justice system including judges, prosecutors and law enforcement officials on drug control; enhance cooperation with relevant external parties in combating transnational

¹⁴⁹ ASEAN Political-Security Community Blueprint, 2009, pag. 2.

crimes, including countering terrorism; enhance cooperation and coordination among existing ASEAN sectoral bodies in dealing with transnational crimes; strengthen close cooperation among ASEAN Member States, to combat IUU fishing in the region and where applicable, through the implementation of the IPOA - IUU fishing and work towards the establishment of ASEAN Fisheries Consultative Forum (AFCF); promote full implementation by relevant sectoral bodies, to prevent, combat and eradicate the illicit trade in small arms and light weapons in all its aspects, in accordance with the UN Programme of Action to Prevent, Combat and Eradicate the Illicit Trade in Small Arms and Light Weapons in All its Aspects (UN PoA) and the International Instrument to enable States to Identify and Trace, in Timely and Reliable Manner, Illicit Small Arms and Light Weapons (International Tracing Instrument); strengthen cooperation and assistance in combating and suppressing cyber crimes including cooperation among law enforcement agencies, taking into account the need of each country to develop laws to address cyber crimes; forge closer cooperation in fighting against sea piracy, armed robbery against ships, hijacking and smuggling, in accordance with international laws; and strengthen cooperation in the field of border management to jointly address matters of common concern, including forgeries of identification and travel documents, by enhancing the use of relevant technologies to effectively stem the flow of terrorists and criminals»¹⁵⁰.

Come si evince dalla lettura delle condizioni inserite nell'ambito della cooperazione, grande rilevanza assume la lotta alla pirateria marittima e la messa in sicurezza delle rotte navali e delle linee di comunicazione via mare fra gli stati in accordo con la disciplina giuridica internazionale; inoltre, tali condizioni favoriscono l'attiva collaborazione fra i paesi membri in relazione al principio dell'extradizione e della mutua assistenza legale che costituiscono il primo tassello per assicurare ad ogni stato dell'area la possibilità di catturare e processare i soggetti che, dopo aver commesso un crimine intra moenia, valicano i confini nazionali. L'ASEAN Maritime Forum, quale piattaforma di dialogo multi-laterale, è stata varata nel luglio del 2010 a Surabaya in Indonesia. Sin dai primi momenti di vita dell'AMF le tematiche affrontate spaziavano dalla sicurezza nella navigazione al contenimento dell'inquinamento ambientale fino alla gestione dei flussi economici passanti via mare in entrata e uscita dall'area ASEAN.

«The AMF should be a value-added forum to address maritime issues pertinent to all the three Community pillars. [...] the Forum should look at other dimensions of maritime issues such as promotion of business through maritime cooperation and establishment of maritime linkages to support the ASEAN Connectivity»¹⁵¹.

L'assetto strutturale e normativo che sovrintende alla sicurezza marittima nell'area ASEAN consta di quattro importanti consessi intra-regionali atti alla discussione e concertazione di politiche condivise: questi sono l'ASEAN Defence Ministers Meeting (ADMM), l'ASEAN Law Ministers

¹⁵⁰ Ivi, pag. 12.

¹⁵¹ *The ASEAN Regional Forum – A Concept Paper*, Annex Concept Paper for the Establishment of an ASEAN Maritime Forum.

Meeting (ALAWMM), l'ASEAN Ministerial Meeting on Transnational Crime (AMMTC) e l'ASEAN Regional Forum (ARF); di seguito riporto una breve disanima di ciascuno.

L'ASEAN Defence Ministers Meeting è stato varato il 9 maggio 2006 a Kuala Lumpur come corpo aggiunto dell'ASEAN; nella riunione inaugurale i ministri della difesa dei paesi membri stilarono un primo documento ufficiale in cui si affermava

«the inaugural meeting of the ASEAN Defense Ministers, held on 09 May 2006 in Kuala Lumpur, responded to a long felt need and marked the formal inclusion of defense and military interactions within the framework of ASEAN. The Concept Paper adopted at the inaugural ADMM views the establishment of the ADMM as complementing other regional efforts that promote security dialogue and cooperation. The ADMM, as the highest ministerial defense and security consultative and cooperative mechanism within ASEAN, puts under its purview existing and future defense and military meetings among ASEAN Member Countries and between ASEAN, its friends and Dialogue Partners»¹⁵².

Per la parte riguardante la sicurezza e la cooperazione marittima, nel 2007 fu varato un primo programma triennale (2008-2010) in cui si prevedeva la realizzazione di alcune importanti misure fra cui lo sviluppo e l'adozione di norme per promuovere la sicurezza nella navigazione e il sostegno reciproco in materie tradizionalmente di esclusiva competenza statale¹⁵³. Il 21 maggio 2014, l'ADMM, riunito a Nay Pyi Taw, ha adottato due importanti documenti

«namely the Three-Year Work Programme 2014-2016 and the Concept Paper on Establishment of a Direct Communications Link [...]. The Work Programme will guide the direction of the defence cooperation under the ADMM, while the Direct Communication Link will provide rapid, reliable and confidential means for the ASEAN Defence Ministers to communicate with each other in time of crisis and emergency. The Secretary-General of ASEAN, H. E. Le Luong Minh highlighted that "2015 is an important year for ASEAN to set the stage for the establishment of an ASEAN Community and the role of the ASEAN Defence Ministers' Meeting is pivotal in realising the ASEAN Political Security Community." Under the theme of "Defence Cooperation Towards Peaceful and Prosperous ASEAN Community," the Ministers deliberated on the complex and fast-changing regional security environment, including traditional or non-traditional security challenges. They also shared their views on approaches for further enhancing cooperation to reduce tension in view of the recent developments in the South China Sea. The Defence Ministers reflected on the critical role of the defence cooperation in maintaining ASEAN's resilience in managing conflicts. On non-traditional security issues, discussions ranged from humanitarian assistance and disaster relief, cyber security, border security, and search and rescue operation. ASEAN continues to strengthen defence cooperation in the region as part of its community building efforts. As ASEAN is now at a critical juncture in realising the ASEAN Political

¹⁵²Protocol to the Concept Paper for the Establishment of the ASEAN Defence Ministers' Meeting, 2007, pag. 1
<<http://www.asean.org/archive/21215.pdf>>.

¹⁵³ ASEAN Defence Ministers' Meeting Three-Year Work Programme, 2007, [mia la traduzione dall'Inglese],
<<http://www.asean.org/archive/21214.pdf>>.

Security Community 2015, the ADMM's contribution in devoting sufficient resources to implement the remaining defence-related action lines in the APSC Blueprint is crucial»¹⁵⁴.

Quale organo integrativo con una specifica funzione consultiva è stato istituito nel 2010 l'ADMM-Plus composto da otto paesi non membri ASEAN (segnatamente Australia, Stati Uniti, Cina, India, Giappone, Corea del Sud, Nuova Zelanda e Russia) col precipuo compito di servire da ponte fra le esigenze e gli interessi geopolitici locali e quelli espressi da attori internazionali terzi. In occasione del 9° meeting dei ministri della difesa a Langkawi in Malesia il 16 marzo 2015

«the ministers signed a joint declaration that reaffirmed their commitment to address common security challenges. In the statement, seen by The Diplomat, the South China Sea did get a mention, with all parties underscoring “the importance of freedom of navigation in, and over-flight above, the South China Sea as provided for by universally recognized principles of international law, including the 1982 United Nations Convention on the Law of Sea...

anche se gran parte del dibattito è stato orientato dal dilagante ritorno del terrorismo internazionale nel Sud-est asiatico e dalla minaccia rappresentata dal sedicente Califfato Islamico

there was also mention of cooperation to counter the “imminent threat” of terrorist or extremist organization and radical groups through information-sharing, surveillance and promoting public awareness. Local media reports said Malaysia's defense minister Hishammuddin Hussein chose to highlight this as a priority and said there was unanimous agreement on the global and regional threat that IS poses»¹⁵⁵.

L'Asean Law Ministers Meeting è un forum di discussione che raccoglie e tenta di armonizzare il corpus giuridico proprio di ciascuno stato membro con le indicazioni e le raccomandazioni in materia legislativa provenienti direttamente dall'ASEAN. Nel fare ciò, è coadiuvato dall'attività dell'ASLOM (ASEAN Senior Legal Officials Meeting) che ha il compito di identificare nuovi percorsi normativi tenendo in considerazione quelli preesistenti, al fine di migliorare la cooperazione in ambito legale, educativo e di scambio di risorse e materiali giuridici¹⁵⁶. In relazione al problema della sicurezza marittima, fra il 2005 e il 2008 l'ASLOM ha portato all'attenzione dei ministri degli stati dell'area alcune importanti novità tra cui il principio dell'estradiizione, la conservazione dell'ambiente marino e l'implementazione di un nuovo modello di cooperazione nel settore della sicurezza dei trasporti via mare

¹⁵⁴ <<https://admm.asean.org/index.php/admm-news/7-news/336-asean-defence-ministers-chart-the-future-of-defence-cooperation-towards-asean-community-2015.html>>.

¹⁵⁵ P. Parameswaran, *ASEAN Defense Ministers Sign Security Declaration*, The Diplomat, 17 marzo 2015.

¹⁵⁶ *Joint Communiqué of the Second ASEAN Ministers of Justice, Ministers of Law and Attorneys-Generals Meeting*, 15-16 aprile 1993, [mia la traduzione dall'Inglese], <<http://www.asean.org/news/item/the-second-asean-ministers-of-justice-ministers-of-law-and-attorneys-general-meeting-1993-kuala-lumpur-15-16-april-1993>>.

«the ministers also agreed to ASLOM's proposals to establish working groups to examine modalities for harmonising the trade laws of ASEAN Member Countries, uniform laws on legislation of foreign public documents, a model ASEAN extradition treaty and a model law on maritime security»¹⁵⁷.

Se un trattato di estradizione fosse firmato da tutti i paesi membri, infatti, gli individui che praticano la pirateria marittima o sono anche soltanto sospettati di intessere legami con la malavita organizzata, si troverebbero di fronte all'impossibilità di trovare riparo in acque diverse da quelle in cui è stato commesso il crimine. Nel corso dell'ottavo meeting dell'ALAWMM tenutosi a Phnom Penh i ministri hanno espresso soddisfazione per i progressi fatti nell'ambito della cooperazione intra-regionale

«the Ministers further took note of the work of ASLOM on the Model ASEAN Extradition Treaty, in strengthening mutual judicial assistance in civil and commercial matters among ASEAN Member States, including work towards a Treaty on the Abolishment of the requirement for Legalisation of Foreign Public Documents among ASEAN Member States, examining modalities for harmonization of ASEAN trade laws, the progressive liberalization of trade in legal services in ASEAN, and proposals for a model law on maritime security, uniform laws on legalization of documents and an ASEAN agreement on the conservation of coastal and marine environment»¹⁵⁸.

E tuttavia, ad oggi, non esiste un trattato univoco per tutti gli stati ASEAN che garantisca il principio dell'extradizione, rendendo, di fatto, molto più difficoltoso il lavoro delle autorità portuali nazionali.

«The proposal for a model law on maritime security is significant because it acknowledged that there is a problem of definition and categorization of piracy as an offense [...]. The proposal noted that many ASEAN member states are not parties to the pertinent international conventions against piracy and maritime crimes. [...] It remains to be seen whether the proposed model law will be pursued by ASEAN in the future, but it can be one of the possible avenues to be explored to promote maritime security cooperation»¹⁵⁹.

L'ASEAN Ministerial Meeting on Transnational Crime è l'organo più importante fra i tre elencati finora e rappresenta il vero policy-maker per il contrasto transfrontaliero al terrorismo e al crimine organizzato. Venne costituito il 20 dicembre 1997 in occasione del primo incontro dei ministri dell'interno degli stati dell'area ASEAN in cui fu firmata la dichiarazione sulla prevenzione e controllo del crimine transfrontaliero. Nel preambolo del documento si legge

*«WE, the ASEAN Ministers of Interior/Home Affairs and Representatives of ASEAN Member Countries, participating in the first ASEAN Conference on Transnational Crime held in Manila on 18-20 December 1997; **CONCERNED** about the pernicious effects of transnational crime, such as terrorism, illicit drug*

¹⁵⁷ Joint Communiqué of the 6th ASEAN Law Ministers Meeting, 2005.

¹⁵⁸ Joint Communiqué of the 8th ASEAN Law Ministers Meeting, 2011.

¹⁵⁹ T. Chalermphanupap, M. Ibañez, *ASEAN measures in combating piracy and other maritime crimes* in Robert C. Beckman, J. Ashley Roach, *Piracy and International Maritime Crimes in ASEAN: Prospects for Cooperation*, Edward Elgar Publishing Limited, Cheltenham, 2012, pagg. 147-148.

*trafficking, arms smuggling, money laundering, traffic in persons and piracy on regional stability and development, the maintenance of the rule of law and the welfare of the region's peoples; **RECOGNIZING** the need for clear and effective regional modalities to combat these forms of crimes, especially on the aspect of information exchange and policy coordination»¹⁶⁰*

come si può notare, fra le varie problematiche da affrontare viene inserita anche la pirateria. La dichiarazione ha gettato le fondamenta per la cooperazione intra-regionale sulla lotta al crimine mettendo a disposizione dei paesi membri un sistema di mutua assistenza legale da stabilirsi a livello bilaterale o multilaterale, prevedendo la creazione di un centro transnazionale di lotta al crimine (Centre on Combating Transnational Crime) col compito di coordinare le politiche nazionali e dando vita a un network di scambio di informazioni sensibili.

«hold discussions with a view to signing mutual legal assistance agreements, bilateral treaties, memorandum of understanding or other arrangements among Member Countries; consider the establishment of an ASEAN Centre on Combating Transnational Crime (ACTC), which will coordinate regional efforts against transnational crime through intelligence sharing, harmonization of policies and coordination of operations; convene a high-level ad-hoc Experts Group within one year to accomplish the following with the assistance of the ASEAN Secretariat: ASEAN Plan of Action on Transnational Crime, Institutional Framework for ASEAN Cooperation on Transnational Crime; and, feasibility study on the establishment of ACTC»¹⁶¹.

Il lavoro dell'AMMTC è informato dei principi guida dell'ASEAN Plan of Action to Combat Transnational Crime in cui vengono sottolineate alcune importanti misure per contrastare il crimine transfrontaliero

«the general objective of the Action Plan is to encourage ASEAN Member Countries to expand their efforts in combating transnational crime at the national and bilateral levels to the regional level. [...] The specific objectives of the Plan of Action are to urge the ASEAN Member Countries to: develop a more cohesive, regional strategy aimed at preventing, controlling and neutralizing transnational crime; foster regional cooperation at the investigative, prosecutorial, and judicial level as well as the rehabilitation of perpetrators; enhance coordination among ASEAN bodies dealing with transnational crime; Strengthen regional capacities and capabilities to deal with sophisticated nature of transnational crime; and develop sub-regional and regional treaties on cooperation in criminal justice, including mutual legal assistance and extradition»¹⁶².

Per quanto attiene alla sicurezza marittima, il piano d'azione ASEAN prevede la criminalizzazione e la lotta alla pirateria e alle rapine a mano armata (piracy and armed robbery) quale uno fra gli otto punti focali ¹⁶³ di un'attiva collaborazione transnazionale, inoltre auspica e promuove la realizzazione di accordi bilaterali e multilaterali che facilitino le operazioni di intelligence,

¹⁶⁰ ASEAN Declaration on Transnational Crime, Manila, Filippine, 20 dicembre 1997, preambolo.

¹⁶¹ Ivi.

¹⁶² Ivi.

¹⁶³ Confronta, ASEAN Plan of Action to Combat Transnational Crime, Yangon, Myanmar, 23 giugno 1999.

inseguimento in mare, consultazione di prove e testimoni e procedimenti legali atti a ostacolare le attività dei gruppi e delle organizzazioni criminali localmente distribuite. Il Senior Officials Meeting on Transnational Crime è l'organo effettivo preposto a dare attuazione all'ASEAN Plan of Action, il suo programma di lavoro va a toccare quelle aree della concertazione inter-statale che fanno riferimento allo scambio di informazioni, alle questioni in ambito giuridico e all'addestramento congiunto delle task force attive sul campo; in aggiunta, pone l'accento sulla cooperazione con attori statali terzi presenti a vario titolo nell'area ASEAN e con le organizzazioni internazionali

«coordinate with the ASEAN Senior Law Officials Meeting on the implementation of the ASEAN Legal Information Network System: strengthen the mechanisms for effective protection of the integrity of travel documents and government control of the ingress/egress of transnational criminal personalities; seek to ratify and support existing international treaties or agreements designed to combat transnational crime. [...] develop programmes for joint tactical exercises and simulations; develop an exchange programme among ASEAN officials in the policy, legal, law enforcement and academic fields; implement measures to ensure the protection of judges, prosecutors, witnesses, and law enforcement officials and personnel from retaliation by transnational criminal organizations; enhance cooperation and coordination in law enforcement, intelligence sharing, and in preventing the illegal trafficking and use of explosives, firearms, and other deadly weapons, as well as nuclear, chemical and biological materials. Develop regional training programmes, and conduct regular conferences to enhance existing capabilities in investigation, intelligence, surveillance, detection and monitoring, and reporting. Exchange "best practices" of relevant institutions in ASEAN Member Countries involved in the combat against transnational crime, including transfer of technologies. Seek technical assistance from ASEAN Dialogue Partners and relevant specialized agencies of the United Nations and other international organizations, particularly with regard to training and acquisition of equipment. Enhance information exchange with ASEAN Dialogue Partner, regional organizations, relevant specialized agencies of the United Nations and other international organizations, particularly towards the sharing of critical information on the identities, movements and activities of known transnational criminal organizations»¹⁶⁴.

A completare il quadro, il quarto strumento per l'elaborazione di politiche di sicurezza concertate a livello intra-regionale è rappresentato dall'ASEAN Regional Forum (ARF). Nel comunicato del 23 luglio 1994, in occasione del ventisettesimo incontro ministeriale dell'organizzazione degli stati del Sud-est asiatico, l'ARF veniva definito come il forum effettivo di consultazione dei paesi dell'area per la promozione e sviluppo di un dialogo produttivo in materie d'ordine politico e di sicurezza¹⁶⁵. Proprio in ragione della sua specifica connotazione di piattaforma di dialogo e confronto, nell'ARF

¹⁶⁴ Ivi, pagg. 6-7

¹⁶⁵ *Joint Communiqué of the 27th ASEAN Ministerial Meeting, 22-23 luglio 1994 Bangkok, Thailandia, [mia la traduzione dall'Inglese, con aggiunta d'enfasi].*

si inseriscono anche tutti quei paesi terzi che hanno forti interessi economici e politici nell'area fra cui Stati Uniti, Federazione Russa, Unione Europea, Cina, India, Corea del Sud e Corea del Nord, Mongolia, Nuova Zelanda, Pakistan, Papua Nuova Guinea, Sri Lanka, Timor-Est, Canada, Bangladesh e Australia. Dal 2003 l'ARF ha ufficialmente riconosciuto la sicurezza marittima quale una fra le priorità a cui dare maggiore spazio nell'ambito del confronto e della cooperazione inter-statale, emanando un documento sulla cooperazione contro la pirateria e altre minacce alla sicurezza¹⁶⁶.

«With this Statement, the ARF participants identified piracy and armed robbery against ships as a significant problem in the Asia-Pacific region and noted that to deal with this increasingly violent International crime, it is necessary to step up broad-based regional cooperative efforts to combat transnational organized crime. National and regional cooperation is important to ensure that maritime criminals and pirates do not evade prosecution»¹⁶⁷.

Tutti i partecipanti all'ASEAN Regional Forum sono convinti della necessità di implementare gli strumenti e le linee guida della cooperazione internazionale in ambito marittimo al fine di contrastare in maniera efficace la pirateria e garantire la sicurezza della navigazione: la UNCLOS III, la SUA Convention e le raccomandazioni dell'IMO costituiscono i confini legali entro cui i paesi membri intendono muoversi. Con l'intento di proteggere le principali rotte navali dalle incursioni di gruppi criminali, l'ARF prevede la realizzazione di programmi bilaterali e multilaterali di sicurezza

«the ARF participants commit to undertake the following actions: a. Encourage bilateral and multilateral maritime cooperation among ARF members to combat piracy, including at the present increased personnel contact among personnel, information exchanges and anti-piracy exercises on the basis of respecting territorial integrity, sovereignty, sovereign rights and jurisdiction and in accordance with the principles of voluntary participation and agreement in line with the respective applicable international conventions. b. Encourage ARF consideration and future discussion of new IMB proposals (10/23/02) on prescribed traffic lanes for large supertankers with coastguard or naval escort whenever and wherever possible on the high sea upon the consent of all ARF countries concerned. If considered feasible, forward to IMO for adoption as appropriate. c. Provide, where and when possible, technical assistance and capacity-building infrastructure to countries that need help in developing necessary laws, extending training, and where and when possible, providing equipment. d. Enhance ARF participants' ability to share information domestically and internationally as a vital component in the fight against maritime piracy and armed-robberies. e. Institute regional ARF cooperation and training in anti-piracy and security. Cooperate with the world maritime

¹⁶⁶ Asean Regional Forum Statement on Cooperation Against Piracy and Other Threats to Security, 17 giugno 2003, Phnom Penh, Cambogia, [mia la traduzione dall'Inglese].

¹⁶⁷ T. Chalermphanupap, M. Ibañez, ASEAN measures in combating piracy and other maritime crimes, op. cit. pag. 152.

university (under the IMO) as regards education and training of personal engaged in anti-piracy and security»¹⁶⁸.

La piattaforma di dialogo specificamente predisposta per la discussione sui temi legati alla sicurezza marittima è la ARF Inter-Sessional Meeting on Maritime Security la cui sessione più recente risale al marzo-aprile 2015. Questi incontri periodici danno la possibilità ai partecipanti all'ARF di riferire circa gli sforzi profusi dai rispettivi paesi nella lotta alla pirateria e al crimine organizzato e di proporre lo scambio di informazioni e la messa in opera di pratiche condivise che contrastino i problemi legati alla sicurezza nei trasporti via mare. Attraverso la discussione e i gruppi di lavoro gli stati membri tentano di armonizzare la legislazione nazionale sulla sicurezza marittima e la persecuzione del crimine transfrontaliero con i principi contenuti nelle più importanti convenzioni internazionali al fine di identificare tutte quelle aree grigie del diritto penale locale che abbisognano di una disciplina certa e universalmente riconosciuta. Ed è proprio su questo versante che i partecipanti all'ARF hanno riconosciuto il basso livello di ratificazione dei più importanti trattati internazionali fra cui la convenzione SUA (vedi supra) del 1988

«delegates noted the range of existing international mechanisms available to enhance maritime security, while acknowledging that further work needed to be done to address gaps and shortcomings in their coverage and application. To combat transnational maritime offences, delegates acknowledged a need to align domestic criminal legislation across state jurisdictions. The Meeting discussed the importance of flag state responsibility and expressed concern at the complications that poor practice in this area cause for maritime security»¹⁶⁹.

Durante la sessione tenutasi nel 2011 è stato approvato un programma biennale (2011-2013) in sette punti che prevedeva esercitazioni navali congiunte, un sistema di comunicazione rapido fra le capitanerie di porto e l'implementazione di programmi internazionali per contrastare la criminalità marittima

«information/intelligence exchange and sharing of best practices, including on naval operations. Confidence Building Measures based on international and regional legal frameworks, arrangements and cooperation. Capacity Building of maritime law enforcement agencies in the region. ARF-wide or sub-regional training focused on improving law enforcement capacity, including inter-agency coordination; capacity-building workshops that share information on experiences on maritime security, bringing in government, private sector and other relevant experts, as agreed, to train and/or develop best practices; multilateral tabletop and/or field exercises that would test the modes of communication (including information-sharing) among

¹⁶⁸ Asean Regional Forum Statement on Cooperation Against Piracy and Other Threats to Security, cit.

¹⁶⁹ Co-Chairs Summary Report of the 2nd ARF Inter-Sessional Meeting on Maritime Security, 29-30 marzo 2010, Auckland, Nuova Zelanda.

ARF and sub-regional participants; studies on selected aspects of maritime security, in particular focussed on improved risk assessment and risk reduction»¹⁷⁰.

Nel meeting svoltosi a Bali in Indonesia il 22-23 maggio 2014, i partecipanti al forum hanno rilevato la necessità di rivedere il piano 2011-2013 estendendone i limiti temporali e aggiungendovi nuove problematiche

«The Meeting was of the view that the Work Plan should be further developed to respond to maritime security challenges in the region. The Meeting agreed the need to review the Work Plan and that an updated Work Plan should continue to address the current priority areas of the existing Work Plan. The Meeting suggested that the timeline of the Work Plan should be extended to three years and the number of the Co-Chairs to remain three. The Meeting also proposed that the lead countries of all priority areas should be confirmed before the new Work Plan is submitted to the ARF SOM and subsequently the ARF Ministers. On this note, the Meeting discussed on the relevance of IUU fishing to be considered as a maritime security issue addressed in an update to the Work Plan, mindful of its potential threat to maritime security. The meeting noted some viewpoints that IUU Fishing covers not only security but also political, economic and environmental concerns. Therefore, it should be dealt with in a holistic manner. The Meeting noted the suggestion to include search and rescue as a new priority area of the Work Plan in consideration of recent maritime security incidents as well as the ARF's past work. [...] The Meeting welcomed the proposal for an ARF Capacity-Building Workshop on Ship Profiling, submitted by New Zealand. The Workshop will build on the outcomes of the previous Workshop on Ship Profiling in April 2013 and is scheduled to be conducted in the inter-sessional year 2015-2016. The Meeting took note of the suggestion for ARF participants to look into the nexus between criminal, profit-oriented activities and terrorist activities at sea and develop capacity-building programmes to address this issue»¹⁷¹.

¹⁷⁰ ARF Work Plan on Maritime Security, 2011-2013.

¹⁷¹ Co-Chairs Summary Report of the 6th ARF Inter-Sessional Meeting on Maritime Security, 22-23 maggio 2014, Bali, Indonesia.

Paragrafo 3.3: Politiche di concertazione a livello locale

Per quanto attiene alle misure di cooperazione adottate in sede di accordi bilaterali e multilaterali fra gli stati dell'area, alcuni importanti esempi sono l'accordo trilaterale del 2002 fra Federazione Malese, Indonesia e Filippine sullo scambio di informazioni e di procedure di comunicazione, la MALSINDO e la ReCAAP del 2004, di cui ho già trattato, e l'accordo sulla sicurezza nella navigazione e la protezione ambientale negli stretti di Malacca e Singapore del 2007. Quest'ultima iniziativa è di grande interesse perché, seguendo il disposto dell'articolo 43 della UNCLOS¹⁷², contribuisce alla formazione e al mantenimento di quei meccanismi tesi a garantire la sicurezza nella navigazione e la protezione dell'ambiente. La macchina della cooperazione fra gli stati rivieraschi si sostanzia di tre componenti principali: un forum di dialogo, un comitato di coordinazione e messa in opera dei progetti condivisi, un fondo comune da cui attingere.

«The Co-operation Forum is the main avenue for user States, the shipping industry and other stakeholders to meet and engage in dialogue with the littoral States of the Straits of Malacca and Singapore. [...] The Project Co-ordination Committee is the body that implements the various projects under the Co-operative Mechanism to promote safety of navigation and environmental protection. It is a concrete demonstration of co-operation and burden sharing between the littoral States and user States, the shipping industry and other stakeholders. Through the Project Co-ordination Committee, user States, the shipping industry and other stakeholders can contribute either by financing a project that has been identified and agreed upon, or a component therein, or by providing in-kind resources such as technical assistance and equipment to specific aspects of a project. [...] The Aids to Navigation Fund receives financial contributions for renewal and maintenance of aids to navigation in the Straits. The Committee members include the three littoral States, China, India, Japan, the Republic of Korea, Saudi Arabia, the United Arab Emirates, International Foundation of Aids to Navigation, International Maritime Organization, Malacca Strait Council and Nippon Foundation»¹⁷³.

Anche l'accordo trilaterale del 2002 gioca un ruolo fondamentale per la cooperazione transfrontaliera stabilendo modi e procedure per combattere la pirateria marittima, il crimine organizzato e il terrorismo internazionale; ben tre delle undici aree in cui si svolge la collaborazione inter-statale sono dedicate espressamente all'attività di pirateria e alle azioni terroristiche che hanno luogo per mare¹⁷⁴. In aggiunta alle misure di concertazione anti-pirateria e terrorismo fra gli stati membri, negli ultimi dieci anni l'ASEAN ha siglato numerose iniziative con i suoi partner di

¹⁷²L'articolo recita: "User States and States bordering a strait should by agreement co-operate in the establishment and maintenance in a strait of necessary navigational and safety aids or other improvements in aid of international navigation; and for the prevention, reduction and control of pollution from ships".

¹⁷³ Co-operative Mechanism On Safety Of Navigation and Environmental Protection in the Straits of Malacca and Singapore, 6 settembre 2007, per un ulteriore approfondimento, consulta il sito istituzionale <<http://www.cmsoms.com/>>.

¹⁷⁴ P. Lehr, *Violence at Sea: Piracy in the Age of Global Terrorism*, Routledge, Londra, 2006, pagg. 131 e seguenti.

dialogo e con paesi terzi fra cui l'ASEAN-India Joint Declaration for Cooperation to Combat International Terrorism (2003), l'ASEAN-Russia Federation Joint Declaration for Cooperation to Combat International Terrorism (2004), l'ASEAN-Japan Joint Declaration for Cooperation to Combat International Terrorism (2004); anche con la Repubblica Popolare Cinese è stata approvata nel 2002 una dichiarazione di mutua assistenza per l'attuazione di meccanismi volti a contrastare la pirateria marittima, il terrorismo internazionale, il traffico di droga e la vendita illegale di armi. Nel testo dell'ASEAN-China Declaration on the Conduct of the Parties in the South China Sea, si legge *«the Parties reaffirm their commitment to the purposes and principles of the Charter of the United Nations, the 1982 UN Convention on the Law of the Sea, the Treaty of Amity and Cooperation in Southeast Asia, the Five Principles of Peaceful Coexistence, and other universally recognized principles of international law which shall serve as the basic norms governing state-to-state relations; the Parties are committed to exploring ways for building trust and confidence in accordance with the above-mentioned principles and on the basis of equality and mutual respect; [...] Pending the peaceful settlement of territorial and jurisdictional disputes, the Parties concerned undertake to intensify efforts to seek ways, in the spirit of cooperation and understanding, to build trust and confidence between and among them, including: a. holding dialogues and exchange of views as appropriate between their defense and military officials; b. ensuring just and humane treatment of all persons who are either in danger or in distress; c. notifying, on a voluntary basis, other Parties concerned of any impending joint/combined military exercise; and d. exchanging, on a voluntary basis, relevant information. Pending a comprehensive and durable settlement of the disputes, the Parties concerned may explore or undertake cooperative activities. These may include the following: a. marine environmental protection; b. marine scientific research; c. safety of navigation and communication at sea; d. search and rescue operation; and e. combating transnational crime, including but not limited to trafficking in illicit drugs, piracy and armed robbery at sea, and illegal traffic in arms»*¹⁷⁵.

Gli strumenti giuridici che vanno a oliare gli ingranaggi della cooperazione inter-statale sono il Trattato di mutua assistenza legale in materia penale del 2004 e la Convenzione ASEAN contro il terrorismo del 2007. Il Treaty on Mutual Legal Assistance in Criminal Matters (MLAT) è un accordo fra i dieci paesi dell'area¹⁷⁶ che si impegnano a migliorare

«the effectiveness of the law enforcement authorities of the Parties in the prevention, investigation and prosecution of offences through cooperation and mutual legal assistance in criminal matters...

offrendo mutua assistenza legale all'interno di diversi ambiti fra cui

(a) taking of evidence or obtaining voluntary statements from persons; (b) making arrangements for persons to give evidence or to assist in criminal matters; (c) effecting service of judicial documents; (d) executing searches and seizures; (e) examining objects and sites; (f) providing original or certified copies of relevant

¹⁷⁵ ASEAN-China Declaration on the Conduct of Parties in the South China Sea, 4 novembre 2002, Phnom Penh, Cambogia.

¹⁷⁶ Segnatamente Brunei, Cambogia, Indonesia, Laos, Federazione Malese, Filippine, Vietnam, Singapore, Thailandia e Birmania

documents, records and items of evidence; (g) identifying or tracing property derived from the commission of an offence and instrumentalities of crime; (h) the restraining of dealings in property or the freezing of property derived from the commission of an offence that may be recovered, forfeited or confiscated; (i) the recovery, forfeiture or confiscation of property derived from the commission of an offence; (j) locating and identifying witnesses and suspects; and (k) the provision of such other assistance as may be agreed and which is consistent with the objects of this Treaty and the laws of the Requested Party»¹⁷⁷.

Tuttavia, il MLAT permette ai paesi membri di rifiutare di prestare assistenza legale qualora il crimine in questione non sia previsto nei rispettivi codici penali nazionali, sottolineando, ancora una volta, l'importanza di armonizzare i diversi codici legislativi locali in vista di una risposta rapida e univoca al crimine transfrontaliero.

L'ASEAN Convention on Counter-Terrorism (ACCT) fornisce uno schema di cooperazione regionale per prevenire, combattere e eliminare il terrorismo in tutte le sue forme e manifestazioni e rafforza la collaborazione fra agenzie nazionali al fine di uniformare le legislazioni dei paesi parte¹⁷⁸. Le aree in cui tale cooperazione si svolge sono tredici e concernono

«1) take the necessary steps to prevent the commission of terrorist acts, including by the provision of early warning to the other Parties through the exchange of information; 2) prevent those who finance, plan, facilitate, or commit terrorist acts from using their respective territories for those purposes against the other Parties and/or the citizens of the other Parties; 3) prevent and suppress the financing of terrorist acts; 4) prevent the movement of terrorists or terrorist groups by effective border control and controls on issuance of identity papers and travel documents, and through measures for preventing counterfeiting, forgery or fraudulent use of identity papers and travel documents; 5) promote capacity-building including trainings and technical cooperation and the holding of regional meetings; 6) promote public awareness and participation in efforts to counter terrorism, as well as enhance inter-faith and intra-faith dialogue and dialogue among civilisations; 7) enhance cross-border cooperation; 8) enhance intelligence exchange and sharing of information; 9) enhance existing cooperation towards developing regional databases under the purview of the relevant ASEAN bodies; 10) strengthen capability and readiness to deal with chemical, biological, radiological, nuclear (CBRN) terrorism, cyber terrorism and any new forms of terrorism; 11) undertake research and development on measures to counter terrorism; 12) encourage the use of video conference or teleconference facilities for court proceedings, where appropriate; and 13) ensure that any person who participates in the financing, planning, preparation or perpetration of terrorist acts or in supporting terrorist acts is brought to justice»¹⁷⁹.

La convenzione del 2007 assume una certa rilevanza sul piano della lotta al terrorismo e alla pirateria marittima in quanto richiama tutti i membri partecipanti a aderire alla Convenzione internazionale per la soppressione del finanziamento al terrorismo del 1999, in cui viene fatta

¹⁷⁷ Treaty on Mutual Legal Assistance in Criminal Matters, 29 novembre 2004, Kuala Lumpur, Malesia, art. 1.

¹⁷⁸ ASEAN Convention on Counter-Terrorism, 15 gennaio 2007, Cebu, Filippine.

¹⁷⁹ Ivi, art. 6.

specifica menzione della illiceità nel fornire capitali o finanziare attivamente gruppi terroristici o cellule criminali che, variamente legate al terrorismo internazionale, praticano la pirateria. In tal modo la convenzione criminalizza l'atto in sé e non lo scopo per cui tale atto è compiuto, costituendo una disciplina certa per contrastare l'erogazione di fondi e materiali indispensabili alla commissione di crimini per mare fra cui assalti alle navi e cattura di ostaggi¹⁸⁰. La convenzione è stata ratificata da tutti i paesi ASEAN ed è entrata in vigore il 27 maggio 2011, l'ultimo paese a depositare gli strumenti di ratifica è stato la Federazione Malese l'11 gennaio 2013.

Da quanto riportato, si può sostenere pacificamente che la cooperazione intra-regionale e con attori terzi è orientata in maniera sensibile verso l'elaborazione di politiche e piani d'azione condivisi che disciplinino in modo certo e universalmente riconosciuto le problematiche legate alla pirateria e al terrorismo transfrontaliero. Si è sottolineato come i programmi di concertazione connessi alla messa in atto di procedimenti legali e di codici legislativi in comune costituiscano il vero meccanismo propulsore della individuazione, prevenzione e persecuzione dei crimini commessi via mare. L'addestramento ricevuto dalle unità preposte ad affrontare sul campo le azioni dei gruppi criminali, le esercitazioni navali congiunte, la condivisione di informazioni sensibili e dei rilevamenti satellitari, sono potenzialmente in grado di attivare quei meccanismi di burden sharing alla base di una sana e duratura cooperazione fra i paesi dell'area. Tuttavia, come suggeriscono Termsak Chalermphanupap e Mayla Ibañez

«Since ASEAN has no specific legal instrument providing specifically for anti-piracy cooperation in the region, there is a greater need for a unifying mechanism within ASEAN that coordinates, facilitates and monitors the implementation of its existing plans and programs on piracy and maritime crimes. It has not yet established a mechanism that brings together the efforts of the member states beyond the discussion in the ASEAN Maritime Forum and within the relevant Sectoral Bodies»¹⁸¹.

Tali meccanismi altro non sono che la ratificazione delle convenzioni e l'accettazione dei progetti proposti dagli organi dell'ASEAN a tal uopo costituiti, l'approvazione di una legislazione nazionale che assicuri un elevato grado di uniformità d'azione nelle materie oggetto della cooperazione e, naturalmente, la ferma volontà politica di rispondere effettivamente, in accordo al principio della sicurezza collettiva, a tutte quelle minacce provenienti dalle organizzazioni criminali e terroristiche che operano all'interno e all'esterno dei confini nazionali¹⁸². Nel prossimo capitolo tenterò di fare maggiore chiarezza su quali siano quelle clausole e quei principi che, all'interno dei trattati internazionali riguardanti la lotta al terrorismo e ai crimini marittimi, non rappresentano soltanto

¹⁸⁰ Confronta *International Convention for the Suppression of Financing of Terrorism*, 9 dicembre 1999, New York, USA.

¹⁸¹ T. Chalermphanupap e M. Ibañez, *ASEAN measures in combating piracy and other maritime crimes*, op. cit. pag. 163.

¹⁸² Confronta *The ASEAN Charter*, 20 novembre 2007, Singapore, [mia la traduzione dall'Inglese].

un'indicazione formale ma danno luogo ad una vera e propria obbligazione scevra dal dibattito e dall'opinione. L'intento sarà quello di capire fino a che punto, gli stati ASEAN, godano della facoltà di dilazionare, procrastinare o omettere di dare seguito agli impegni presi in sede di forum e colloqui intra-regionali e internazionali e dove, al contrario, tale potere discrezionale venga meno.

Capitolo 4: I *Crime Treaties* e la loro funzione nell'ambito della cooperazione intra-regionale

Paragrafo 4.1: Il principio giuridico dell'*aut dedere aut judicare*

Per concludere sul punto relativo alla collaborazione in materia di sicurezza marittima internazionale, esaminerò in questa ultima sezione tutti quei trattati e convenzioni internazionali che vanno sotto il nome generico di *Crime Treaties* e che racchiudono al loro interno un insieme di norme specifiche nell'ambito del contrasto al terrorismo, alla criminalità organizzata e alla sicurezza delle rotte marittime. Questi trattati differiscono sensibilmente dagli strumenti della cooperazione transfrontaliera di cui s'è visto sopra in quanto impongono agli stati firmatari una rigida disciplina normativa che sovrintende al processo di cooperazione e detta le linee guida nell'ambito dell'esercizio della giurisdizione. Scrive in proposito Cheah Wui Ling

*«Unlike the general instruments which leave the positive exercise of jurisdiction to state discretion, these crime specific treaties identify mandatory and permissive grounds of jurisdiction. These grounds are generally based on commonly accepted jurisdictional principles [...]. The extent to which a state party's positive exercise of jurisdiction is mandated depends on the nature of the offense concerned»*¹⁸³.

Grande enfasi è posta, in tale genere di trattati, sul concetto di estradizione dei soggetti che compiono il reato secondo il principio giuridico dell'*aut dedere aut judicare* che implica l'obbligo dello stato che detiene in custodia il o i criminali responsabili di un atto di pirateria o terrorismo di dare avvio al procedimento legale nel caso di mancata estradizione o di consegnare tale o tali soggetti allo stato richiedente. In buona sostanza la clausola dell'*aut dedere aut judicare* afferma il principio della giurisdizione universale nel momento in cui non sia possibile o non risulti sufficientemente chiaro stabilire quale potestà giudiziale abbia la precedenza nel giudicare il reato in oggetto. I *Crime Treaties*, pertanto, originano delle procedure legali che dettano in maniera rigida le modalità in cui la cooperazione transfrontaliera debba avvenire (es. principio dell'extradizione e della mutua assistenza legale, MLA) e riconoscono e affermano l'importanza di alcuni strumenti aggiuntivi di collaborazione fra cui il trasferimento del processo da uno stato all'altro e la certezza della pena.

La comunità internazionale ha concluso quattordici trattati contro la pirateria marittima e il terrorismo transnazionale¹⁸⁴ fra cui spiccano per rilevanza e mole di impegni la International Convention Against the Taking of Hostages del 17 dicembre 1979, la International Convention for

¹⁸³ C.W. Ling, *Maritime Crimes and the Problem of Cross-Border Enforcement: Making the most of Existing Multilateral Instruments* in Robert C. Beckman, J. Ashley Roach, *Piracy and International Maritime Crimes in ASEAN: Prospects for Cooperation*, Edward Elgar Publishing Limited, Cheltenham, 2012, pag. 221.

¹⁸⁴ <<http://www.un.org/en/terrorism/instruments.shtml>>.

the Suppression of the Financing of Terrorism del 8 dicembre 1999 e la già citata ASEAN Convention on Counter-Terrorism. È significativo notare come dalla Hostages Convention del '79 fino alla ACCT del 2007, le clausole del tipo *aut dedere aut judicare* che, impongono obblighi precisi e oggettivi agli stati membri, diventino sempre più numerose e vadano ad incidere sensibilmente sui rapporti fra gli stati che aderiscono a tali trattati. Nel testo della convenzione del 1979 si trova scritto

«the State Party in the territory of which the hostage is held by the offender shall take all measures it considers appropriate to ease the situation of the hostage, in particular, to secure his release and, after his release, to facilitate, when relevant, his departure. [...] States Parties shall co-operate in the prevention of the offences [...]. Each State Party shall take measures as may be necessary to establish its jurisdiction over any of the offences set forth in article 1 which are committed: in its territory or on board a ship or aircraft registered in that State; by any of its nationals or, if that State considers it appropriate, by those stateless persons who have their habitual residence in its territory; in order to compel that State to do or abstain from doing any act; or with respect to a hostage who is a national of that State, if that State considers it appropriate. Each State Party shall likewise take such measures as may be necessary to establish its jurisdiction over the offences set forth in article 1 in cases where the alleged offender is present in its territory and it does not extradite him to any of the States mentioned in paragraph 1 of this article. This Convention does not exclude any criminal jurisdiction exercised in accordance with internal law»¹⁸⁵.

Il trattato per la prevenzione del finanziamento al terrorismo specifica ulteriormente il campo d'azione di uno stato membro quando all'articolo 7 riporta

«each State Party shall take such measures as may be necessary to establish its jurisdiction over the offences set forth in article 2 when: (a) The offence is committed in the territory of that State; (b) The offence is committed on board a vessel flying the flag of that State or an aircraft registered under the laws of that State at the time the offence is committed; (c) The offence is committed by a national of that State. 2. A State Party may also establish its jurisdiction over any such offence when: (a) The offence was directed towards or resulted in the carrying out of an offence referred to in article 2, paragraph 1, subparagraph (a) or (b), in the territory of or against a national of that State; (b) The offence was directed towards or resulted in the carrying out of an offence referred to in article 2, paragraph 1, subparagraph (a) or (b), against a State or government facility of that State abroad, including diplomatic or consular premises of that State; (c) The offence was directed towards or resulted in an offence referred to in article 2, paragraph 1, subparagraph (a) or (b), committed in an attempt to compel that State to do or abstain from doing any act; (d) The offence is committed by a stateless person who has his or her habitual residence in the territory of that State; (e) The offence is committed on board an aircraft which is operated by the Government of that State. 3. Upon ratifying, accepting, approving or acceding to this Convention, each State Party shall notify the Secretary-General of the United Nations of the jurisdiction it has established in accordance with paragraph 2. Should

¹⁸⁵ *International Convention Against the Taking of Hostages*, 17 dicembre 1979, New York, USA., artt. 3-5.

any change take place, the State Party concerned shall immediately notify the Secretary-General. 4. Each State Party shall likewise take such measures as may be necessary to establish its jurisdiction over the offences set forth in article 2 in cases where the alleged offender is present in its territory and it does not extradite that person to any of the States Parties that have established their jurisdiction in accordance with paragraphs 1 or 2. 5. When more than one State Party claims jurisdiction over the offences set forth in article 2, the relevant States Parties shall strive to coordinate their actions appropriately, in particular concerning the conditions for prosecution and the modalities for mutual legal assistance. 6. Without prejudice to the norms of general international law, this Convention does not exclude the exercise of any criminal jurisdiction established by a State Party in accordance with its domestic law»¹⁸⁶

anche la convenzione ASEAN del 2007 pone una disciplina molto precisa nel perseguire i responsabili di un reato perpetrato per mare sostenendo che

«a Party shall take such measures as may be necessary to establish its jurisdiction over the offences covered in Article II of this Convention when: the offence is committed in the territory of that Party; or the offence is committed on board a vessel flying the flag of that Party or an aircraft which is registered under the laws of that Party at the time the offence is committed; or the offence is committed by a national of that Party 2. A Party may also establish its jurisdiction over any such offence when: the offence is committed against a national of that Party; or the offence is committed against a state or government facility of that Party abroad, including its embassy or other diplomatic or consular premises; or the offence is committed in an attempt to compel that Party to do or to abstain from doing any act; or the offence is committed by a stateless person with habitual residence in the territory of that Party. 3. A Party shall likewise establish its jurisdiction over the offences covered in Article II of this Convention in cases where the alleged offender is present in its territory and it does not extradite that person to any of the Parties that have established their jurisdiction in accordance with paragraph 1 or 2 of this Article. 4. This Convention does not exclude the exercise of any criminal jurisdiction established by a Party in accordance with its domestic laws»¹⁸⁷.

Dal confronto dei disposti delle tre convenzioni internazionali, un primo elemento di diversità che risulta immediatamente evidente concerne il riconoscimento, nella prima, della possibilità di esercitare la potestà giudiziale quando l'offesa, compiuta da uno o più individui residenti nel territorio dello stato, è diretta contro i cittadini, contro le attività economiche o si sostanzia nel dirottamento o rapina di un natante o di un aeromobile; nella seconda e terza si aggiunge la facoltà dello stato di esercitare la propria giurisdizione nel momento in cui il reato è portato avanti da uno o più individui che vi risiedono abitualmente e che, col loro comportamento illecito, impediscono a tale stato di esercitare pienamente la propria sovranità politica o economica. Questi trattati si configurano particolarmente rigorosi nell'assicurare l'extradizione di quei criminali che vengono ritrovati sul suolo di uno stato imponendo delle precise norme di condotta da seguire: per garantire

¹⁸⁶ *International Convention for the Suppression of Financing of Terrorism*, 9 dicembre 1999, New York, USA, art. 7.

¹⁸⁷ *ASEAN Convention on Counter-Terrorism*, 15 gennaio 2007, Cebu, Filippine, art. 7.

il regolare corso del processo di estradizione le convenzioni richiedono che l'offesa sia intesa come se fosse stata compiuta all'interno dei confini nazionali dello stato che riceve la richiesta. Nella Hostages Convention del '79, una volta accertata la presenza dei responsabili di un reato commesso sul suolo di un altro stato all'interno dei confini nazionali, questi ultimi devono essere presi in custodia in attesa dell'avvio del procedimento di estradizione; nella convenzione del 1999, il punto sulla presa in custodia dei colpevoli di un crimine è ulteriormente specificato in quanto si richiede allo stato di custodia di aprire un canale di informazioni con lo stato richiedente e di prendere tutte le misure necessarie a investigare sulle fattispecie oggetto dell'illecito¹⁸⁸. In aggiunta a ciò, nei tre trattati è presente il principio dell'aut dedere aut judicare secondo cui si impone l'obbligo, sullo stato di custodia, di inviare il caso in questione all'autorità nazionale competente aprendo, quindi, un procedimento legale oppure di estradare in tempi brevi i responsabili di un reato assicurandoli alla giurisdizione di un altro stato. Per quanto riguarda le richieste multiple di estradizione, la Financing of Terrorism Convention afferma che lo stato di custodia deve applicarsi nel favorire il dialogo e il terreno fertile per azioni coordinate in maniera appropriata attivando lo scambio di informazioni, competenze e strumenti giuridici¹⁸⁹.

«When a custodial state has taken a suspect into custody, it must inform state parties which have established jurisdiction that the sought individual has been taken into custody as well as the circumstances justifying the individual's detention. It should also consider informing other interested Parties»¹⁹⁰.

Oltre a regolare l'esercizio della giurisdizione questi trattati impongono agli stati parte una ferrea disciplina nell'ambito delle procedure e condizioni che guidano la cooperazione. Ad esempio, la convenzione del '99 e l'ACCT del 2007, non prevedono, quale causa di rifiuto dell'extradizione, i reati a sfondo politico: nella prima, all'articolo 14, è espressamente fatto divieto il rifiuto di una richiesta di estradizione o di mutua assistenza legale sulla sola base della motivazione politica dell'offesa o di un reato i cui effetti sono di tipo politico o qualsiasi altra azione illecita politicamente giustificata¹⁹¹; tuttavia, a parziale mitigazione dell'obbligo di estradizione per reati politici, le due convenzioni sostengono che la cooperazione legale fra gli stati può avvenire soltanto quando siano rispettati i livelli minimi di tutela dei diritti umani. A tal proposito si rivelano di fondamentale importanza la clausola di non discriminazione e la garanzia di un trattamento equo: l'articolo 15 della Financing of Terrorism Convention statuisce

«nothing in this Convention shall be interpreted as imposing an obligation to extradite or to afford mutual legal assistance, if the requested State Party has substantial grounds for believing that the request for

¹⁸⁸ Confronta *International Convention for the Suppression of Financing of Terrorism*, 9 dicembre 1999, New York, USA, [mia la traduzione dall'Inglese, con aggiunta d'enfasi].

¹⁸⁹ Ivi.

¹⁹⁰ Ivi, art. 9.

¹⁹¹ Ivi.

extradition for offences set forth in article 2 or for mutual legal assistance with respect to such offences has been made for the purpose of prosecuting or punishing a person on account of that persons race, religion, nationality, ethnic origin or political opinion or that compliance with the request would cause prejudice to that persons position for any of these reasons»¹⁹².

L'ACCT all'articolo 8 si esprime così in merito al trattamento equo

«Any person who is taken into custody or regarding whom any other measures are taken or proceedings are carried out pursuant to this Convention shall be guaranteed fair treatment, including enjoyment of all rights and guarantees in conformity with the laws of the Party in the territory of which that person is present and applicable provisions of international law, including international human rights law»¹⁹³.

¹⁹² Ivi, art. 15.

¹⁹³ ASEAN Convention on Counter-Terrorism, 15 gennaio 2007, Cebu, Filippine, art. 8.

Paragrafo 4.2: Disposizioni procedurali per una governance condivisa

Sul piano esclusivo della sicurezza marittima, la convenzione SUA del 1988 (vedi supra) contiene una serie di vincoli imposti agli stati parte, resi ancora più intelligibili dal protocollo alla convenzione del 2005 in cui sono specificati una serie di nuovi reati fra cui il trasporto e l'utilizzo di materiali radioattivi o pericolosi¹⁹⁴. In termini di giurisdizione legale la convenzione SUA richiede che venga esercitata dagli stati membri in maniera tale che

«1. Each State Party shall take such measures as may be necessary to establish its jurisdiction over the offences set forth in article 3 when the offence is committed: 1. against or on board a ship flying the flag of the State at the time the offence is committed; or 2. in the territory of that State, including its territorial sea; or 3. by a national of that State. 2. A State Party may also establish its jurisdiction over any such offence when: 1. it is committed by a stateless person whose habitual residence is in that State; or 2. during its commission a national of that State is seized, threatened, injured or killed; or 3. it is committed in an attempt to compel that State to do or abstain from doing any act»¹⁹⁵.

Inoltre, gli stati sul cui territorio si trova e viene catturato il responsabile di un crimine marittimo hanno l'obbligo di esercitare la propria giurisdizione qualora non venga tentato o sia rifiutato il procedimento di estradizione (secondo la clausola dell'aut dedere aut judicare). Il regime legale posto in essere dalla convenzione SUA chiarisce il comportamento da tenere al verificarsi di alcune particolari condizioni per mare fra cui, ad esempio, il diritto, riconosciuto ad un capitano di vascello, di consegnare a qualsiasi stato parte della convenzione il responsabile di uno dei reati contenuti nella stessa¹⁹⁶, questo per assicurare il rapido corso della giustizia internazionale. D'altra parte, il paese membro che riceve in custodia il o i criminali ha l'obbligo di informarne tutti quegli stati interessati (*other interested States*) che potrebbero esercitare la propria giurisdizione¹⁹⁷. Il protocollo alla SUA del 2005 traccia delle regole ben precise circa la possibilità per un capitano di vascello di ottenere l'autorizzazione a intercettare e perquisire un natante sospetto: qualora sussistano dei ragionevoli dubbi sull'attività o sulla rotta che percorre una nave, l'ufficiale di più alto grado può fare richiesta allo stato di bandiera dell'imbarcazione sospetta di fermare la stessa per procedere con i controlli; una volta ricevuta la richiesta, lo stato di bandiera autorizza o meno l'abbordaggio e, se lo ritenga necessario, può partecipare con la propria marina militare o guardia costiera alle operazioni di accertamento. Il protocollo del 2005 enfatizza dunque l'impossibilità di

¹⁹⁴ *Protocol of 2005 to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation*, 14 ottobre 2005, Londra, Regno Unito.

¹⁹⁵ *Convention for the Suppression of the Unlawful Acts of Violence Against the Safety of Maritime Navigation*, 10 marzo 1988, Roma, Italia.

¹⁹⁶ Confronta Ivi artt. 8 e seguenti.

¹⁹⁷ Ivi, art. 7.5.

eseguire una verifica dei natanti sospetti senza l'autorizzazione dello stato di bandiera¹⁹⁸. Tuttavia lo stesso protocollo sostiene che

«Upon or after depositing its instrument of ratification, acceptance, approval or accession, a State Party may notify the Secretary-General that, with respect to ships flying its flag or displaying its mark of registry, the requesting Party is granted authorization to board and search the ship, its cargo and persons on board, and to question the persons on board in order to locate and examine documentation of its nationality and determine if an offence set forth in article 3, 3bis, 3ter or 3quater has been, is being or is about to be committed, if there is no response from the first Party within four hours of acknowledgement of receipt of a request to confirm nationality»¹⁹⁹.

Sempre all'articolo 8 viene fatta esplicita menzione circa la limitazione dell'uso della forza e l'obbligo, per lo stato di cattura, di osservare gli standard minimi di rispetto dei diritti umani previsti nella legislazione internazionale “[...] *the interdicting state is to ensure that all persons on board are treated in compliance with the International human rights law*”²⁰⁰.

Insieme alla convenzione SUA, meccanismi del tipo aut dedere aut judicare sono presenti anche nella United Nation Convention Against Transnational Organized Crime del 2000 in cui si criminalizza la partecipazione o il favoreggiamento di gruppi criminali organizzati, il riciclaggio di denaro, la corruzione e l'ostruzionismo alla giustizia. All'articolo 1 si legge “*the purpose of this Convention is to promote cooperation to prevent and combat transnational organized crime more effectively*”²⁰¹. Per quanto concerne l'esercizio dei poteri giurisdizionali, la convenzione all'articolo 15 specifica quail offese debbano essere perseguite

«each State Party shall adopt such measures as may be necessary to establish its jurisdiction over the offences established in accordance with articles 5, 6, 8 and 23 of this Convention when: (a) The offence is committed in the territory of that State Party; or (b) The offence is committed on board a vessel that is flying the flag of that State Party or an aircraft that is registered under the laws of that State Party at the time that the offence is committed. Subject to article 4 of this Convention, a State Party may also establish its jurisdiction over any such offence when: (a) The offence is committed against a national of that State Party; (b) The offence is committed by a national of that State Party or a stateless person who has his or her habitual residence in its territory; or (c) The offence is: (i) One of those established in accordance with article 5, paragraph 1, of this Convention and is committed outside its territory with a view to the commission of a serious crime within its territory; (ii) One of those established in accordance with article 6, paragraph 1 (b) (ii), of this Convention and is committed outside its territory with a view to the commission

¹⁹⁸ Protocol of 2005 to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation, 14 ottobre 2005, Londra, Regno Unito, art. 8 bis.

¹⁹⁹ Ivi.

²⁰⁰ Ivi.

²⁰¹ United Nation Convention Against Transnational Organized Crime and the Protocols Thereto, 12-15 dicembre 2000, Palermo, Italia, art. 1.

of an offence established in accordance with article 6, paragraph 1 (a) (i) or (ii) or (b) (i), of this Convention within its territory»²⁰².

Inoltre, nel testo è contenuta l'esplicita indicazione di giudicare quel o quegli individui responsabili di un reato che, presenti sul territorio di uno stato parte, non vengano estradati in ragione della sola nazionalità

«for the purposes of article 16, paragraph 10, of this Convention, each State Party shall adopt such measures as may be necessary to establish its jurisdiction over the offences covered by this Convention when the alleged offender is present in its territory and it does not extradite such person solely on the ground that he or she is one of its nationals»²⁰³.

In tutti gli altri casi, lo stato membro o gli stati membri interessati possono porre in essere tutti quei passi necessari per ottenere la giurisdizione su o sui criminali. Dal disposto dell'articolo 15 si evince un approccio meno ferreo nei confronti dello stato di custodia rispetto a quanto contenuto nella convenzione SUA: lo stato di custodia, infatti, è obbligato ad esercitare la propria giurisdizione soltanto se l'extradizione viene rifiutata sulla base della nazionalità dei responsabili di un crimine. Proprio come i trattati anti-terrorismo e sulla sicurezza marittima visti in precedenza, la convenzione del 2000 prevede alcune condizioni fondamentali per la cooperazione e il processo di decision-making: ad esempio, l'extradizione non può essere rifiutata sulla sola base di problematiche legate a questioni fiscali *“States Parties may not refuse a request for extradition on the sole ground that the offence is also considered to involve fiscal matters”²⁰⁴* e deve essere condotta in maniera tale che siano rispettati i diritti fondamentali della o delle persone coinvolte *«any person regarding whom proceedings are being carried out in connection with any of the offences to which this article applies shall be guaranteed fair treatment at all stages of the proceedings, including enjoyment of all the rights and guarantees provided by the domestic law of the State Party in the territory of which that person is present»²⁰⁵.*

Al fine di garantire il massimo rispetto e la rapida applicazione delle norme di diritto penale internazionale, all'articolo 11 la convenzione ribadisce la necessità che

«each State Party shall endeavour to ensure that any discretionary legal powers under its domestic law relating to the prosecution of persons for offences covered by this Convention are exercised to maximize the effectiveness of law enforcement measures in respect of those offences and with due regard to the need to deter the commission of such offences»²⁰⁶.

La Convention Against Transnational Organized Crime contiene una serie di direttive procedurali volte a chiarificare e rendere più rapido e snello il processo di cooperazione: come recita l'articolo

²⁰² Ivi, art. 15.

²⁰³ Ivi, art. 15.

²⁰⁴ Ivi, art. 16.

²⁰⁵ Ivi, art. 16.

²⁰⁶ Ivi, art. 11.

15, lo stato che esercita la potestà giudiziale ha l'obbligo di collaborare con l'autorità giuridica di un altro paese membro qualora questi stia conducendo delle indagini sul caso oggetto d'interesse *«if a State Party exercising its jurisdiction under paragraph 1 or 2 of this article has been notified, or has otherwise learned, that one or more other States Parties are conducting an investigation, prosecution or judicial proceeding in respect of the same conduct, the competent authorities of those States Parties shall, as appropriate, consult one another with a view to coordinating their actions»*²⁰⁷.

Un altro esempio è, in relazione all'extradizione, l'impossibilità per lo stato di custodia di rifiutare di consegnare il responsabile di un reato senza prima aver svolto delle ampie consultazioni con lo stato o gli stati richiedenti

*«before refusing extradition, the requested State Party shall, where appropriate, consult with the requesting State Party to provide it with ample opportunity to present its opinions and to provide information relevant to its allegation»*²⁰⁸.

Per quanto riguarda i meccanismi di mutua assistenza legale la convenzione UNTOC fornisce uno schema maggiormente dettagliato rispetto agli altri strumenti di MLA esaminati pocanzi: all'articolo 18, infatti, sono previste misure di mutua assistenza legale nell'ambito delle indagini, dello scambio di informazioni sensibili e persino all'interno dello svolgersi del procedimento penale *«States Parties shall afford one another the widest measure of mutual legal assistance in investigations, prosecutions and judicial proceedings in relation to the offences covered by this Convention as provided for in article 3 and shall reciprocally extend to one another similar assistance where the requesting State Party has reasonable grounds to suspect that the offence referred to in article 3, paragraph 1 (a) or (b), is transnational in nature, including that victims, witnesses, proceeds, instrumentalities or evidence of such offences are located in the requested State Party and that the offence involves an organized criminal group»*²⁰⁹.

Sempre all'articolo 18 (18.15-19-21) specifica i modi e i termini entro cui debba essere formulata la richiesta di mutua assistenza legale e come e in quali casi possa rifiutarsi

«a request for mutual legal assistance shall contain: (a) The identity of the authority making the request; (b) The subject matter and nature of the investigation, prosecution or judicial proceeding to which the request relates and the name and functions of the authority conducting the investigation, prosecution or judicial proceeding; (c) A summary of the relevant facts, except in relation to requests for the purpose of service of judicial documents; (d) A description of the assistance sought and details of any particular procedure that the requesting State Party wishes to be followed; (e) Where possible, the identity, location and nationality of any person concerned; and (f) The purpose for which the evidence, information or action is sought. [...] The requesting State Party shall not transmit or use information or evidence furnished by the requested State Party for investigations, prosecutions or judicial proceedings other than those stated in the request without

²⁰⁷ Ivi, art. 15.

²⁰⁸ Ivi, art. 16.

²⁰⁹ Ivi, art. 18.

the prior consent of the requested State Party. Nothing in this paragraph shall prevent the requesting State Party from disclosing in its proceedings information or evidence that is exculpatory to an accused person. In the latter case, the requesting State Party shall notify the requested State Party prior to the disclosure and, if so requested, consult with the requested State Party. If, in an exceptional case, advance notice is not possible, the requesting State Party shall inform the requested State Party of the disclosure without delay. [...] Mutual legal assistance may be refused: (a) If the request is not made in conformity with the provisions of this article; (b) If the requested State Party considers that execution of the request is likely to prejudice its sovereignty, security, ordre public or other essential interests; (c) If the authorities of the requested State Party would be prohibited by its domestic law from carrying out the action requested with regard to any similar offence, had it been subject to investigation, prosecution or judicial proceedings under their own jurisdiction; (d) If it would be contrary to the legal system of the requested State Party relating to mutual legal assistance for the request to be granted»²¹⁰.

Interessanti sono alcune modalità ulteriori di cooperazione fra cui la messa in esecuzione delle sentenze e le confisca o l'alienazione dei proventi derivanti dall'attività criminale. Una volta ricevuta la richiesta da uno stato membro con giurisdizione su un reato previsto dalla convenzione, lo stato di custodia ha il diritto di porre in essere tutte quelle procedure atte all'identificazione, tracciamento e congelamento dei beni (mobili ed immobili) che scaturiscono dall'attività predatoria dei responsabili del reato

«following a request made by another State Party having jurisdiction over an offence covered by this Convention, the requested State Party shall take measures to identify, trace and freeze or seize proceeds of crime, property, equipment or other instrumentalities referred to in article 12, paragraph 1, of this Convention for the purpose of eventual confiscation to be ordered either by the requesting State Party or, pursuant to a request under paragraph 1 of this article, by the requested State Party»²¹¹.

Tuttavia, tali misure debbono essere prese in accordo alla legislazione domestica, alle regole procedurali, ai trattati bilaterali o multilaterali e agli accordi sussistenti fra gli stati parte

«the decisions or actions provided for in paragraphs 1 and 2 of this article shall be taken by the requested State Party in accordance with and subject to the provisions of its domestic law and its procedural rules or any bilateral or multilateral treaty, agreement or arrangement to which it may be bound in relation to the requesting State Party»²¹².

In conclusione, le garanzie di legge internazionali sull'integrità territoriale e sulla giurisdizione di uno stato parte delle convenzioni esaminate costituiscono il perimetro all'interno del quale è possibile far valere la propria potestà giudiziale e di esercitare il diritto di giudicare il o i responsabili di un reato. Tuttavia, la certezza che tali confini assumono nei *crime treaties* anziché

²¹⁰ Ivi, art. 18.

²¹¹ Ivi, art. 13.

²¹² Ivi, art. 13.

rappresentare un ostacolo al rapido corso della giustizia internazionale, si configura, almeno negli intenti, quale strumento imprescindibile della cooperazione transfrontaliera consentendo un più alto grado di flessibilità circa modalità, tempi e competenze giurisdizionali.

«Recent crime specific multilateral instruments, however, require state parties to exercise their jurisdictional powers if certain conditions are met and observe certain procedural and substantive standards when doing so. In brief, these multilateral instruments have gradually circumscribed the ability of states parties to claim full discretion when making jurisdictional decisions in certain subject matter areas»²¹³.

Nel campo di ricerca della pirateria e del terrorismo marittimo è pacifico notare come la varietà e la sovrabbondanza degli strumenti della concertazione inter-statale abbia contribuito e continui a contribuire, in maniera sempre più importante, alla risoluzione delle controversie legali fra i paesi parte dei trattati e all'attivazione di circoli virtuosi di collaborazione e mutua assistenza. Al fine di massimizzare l'utilizzo degli strumenti della cooperazione bisogna andare a valutare punti di forza e caratteristiche differenti di ciascuno: escludendo l'eccezione dell'offesa politica, ad esempio, i trattati contro il terrorismo internazionale riducono sensibilmente le possibilità che uno stato parte possa rifiutarsi di cooperare una volta ricevuta la richiesta di estradizione o di mutua assistenza legale. Ancora, l'imposizione di clausole del tipo *aut dedere aut judicare* permette ai paesi membri di poter far affidamento sia sulla corretta attribuzione di giurisdizione sia sulla certezza e equità del procedimento penale. Quantunque la UNTOC del 2000 presenti dei punti di maggior debolezza in merito alle aree non coperte dal principio dell'*aut dedere aut judicare*, rispetto alla *Financing of Terrorism Convention*, alla *Convention Against the Taking of Hostages* e alla *ACCT*, essa pone le basi per una solida e duratura cooperazione transfrontaliera e internazionale dettando le modalità di concertazione in alcune importanti aree fra cui il trasferimento dei procedimenti penali, il congelamento dei beni mobili ed immobili provenienti dalle attività criminali e l'ampia diffusione e certezza delle sentenze. I principi e le buone pratiche che provengono da questi trattati contribuiscono a far emergere le linee guida di una governance multilaterale che, in prospettiva di lungo periodo e con l'implementazione di meccanismi legali ulteriori, se correttamente interpretata e applicata, potrebbe contribuire notevolmente al contrasto della pirateria marittima e al terrorismo nei paesi dell'area ASEAN.

«These principles may serve as the basis on which more detailed operational rules or regional practices may be developed. Such operational rules or practices may be formal in nature, but they should build on the strengths and principles of existing multilateral instruments»²¹⁴.

²¹³ C.W. Ling, *Maritime Crimes and the Problem of Cross-Border Enforcement: Making the most of Existing Multilateral Instruments*, op. cit. pag. 231.

²¹⁴ Ivi, pag. 232.

Appare abbastanza evidente il fatto che la sovranità e l'integrità territoriale di uno stato siano concepite quali elementi inalienabili all'interno dell'ordinamento giuridico internazionale rappresentando i due pilastri cardine della cooperazione sub-regionale. I trattati presi in esame, pur nel pieno rispetto di tali principi, tentano di incanalare il processo di concertazione tramite il rafforzamento degli obblighi in seno agli stati membri e lo sviluppo di modalità di cooperazione più snelle e precise. In aggiunta, i trattati richiedono a tutti i paesi parte di agire secondo obiettivi in comune per la eradicazione o il contenimento del crimine transnazionale, eliminando quindi, o quantomeno riducendo al minimo, la discrezionalità in materia giuridica dei singoli stati: ad ogni paese membro è infatti richiesto di esercitare la propria giurisdizione in maniera responsabile (e cioè tenendo sempre in vista le aspettative e gli obiettivi dei trattati) e in accordo con gli altri aderenti al sistema multilaterale. Infine, all'interno di tali trattati sono presenti norme procedurali che impongono agli stati membri il rispetto e la salvaguardia dei diritti individuali fondamentali: non è possibile far valere la propria giurisdizione qualora non esistano sufficienti garanzie circa l'imparzialità e correttezza del procedimento legale e quando non sussistano le condizioni necessarie all'osservanza di standard minimi dei diritti umani.

Questi principi di governance condivisa riflettono l'intento della comunità internazionale di attivare un circolo virtuoso di buone pratiche in tutte quelle aree legali riguardanti il crimine marittimo transfrontaliero e il terrorismo organizzato; come si è avuto modo di comprendere, l'idea alla base dei trattati presi in esame è che alle azioni unilaterali o bilaterali si ceda, in modo graduale, il passo a un insieme di norme e procedure in grado di gestire più equamente e velocemente gli interessi politici, economici e giuridici dei paesi membri e questo avviene anche grazie alla elaborazione e sottoscrizione di obiettivi comuni e standards condivisi.

PARTE III



Nel frontespizio in alto i quattro elementi e la trasmutazione, in basso il Taijtu con gli otto trigrammi.

Conclusioni, una nuova rotta o la storia si ripete?

Paragrafo 1.1: UNCLOS, SUA, Taking of Hostages e Financing of Terrorism Convention, considerazioni finali

Nel mondo contemporaneo i due bacini di coltura della pirateria marittima più importanti per estensione, ammontare degli episodi e risonanza internazionale del fenomeno, sono indubbiamente il corno d'Africa e più precisamente quell'area di mare che si allarga dal golfo di Aden fino all'Oceano Indiano e il Sud-est asiatico. Tuttavia, quantunque la pirateria somala possa contare un quantitativo di attacchi annui di gran lunga maggiore rispetto a quanto accade negli stretti di Malacca e Singapore e nelle acque del Mar Cinese Meridionale¹, essa si presenta, nella sua versione su larga scala, come un elemento recente rispetto alla tradizione locale². Come più volte si è tentato di sottolineare nel testo, infatti, l'interesse che scaturisce dallo studio della pirateria che ha origine nei paesi rivieraschi e negli stati arcipelagici di Malesia, Thailandia, Indonesia, Singapore e Filippine, partecipa di una duplice natura: storico - politica nel momento in cui si attesta, attraverso l'uso di fonti documentarie, l'evoluzione del fenomeno secondo precise linee politiche inserite all'interno di una inveterata conflittualità intra-regionale, e etico - sociale laddove il comune sentirsi parte di una realtà geopolitica che affonda le proprie radici culturali nel liquido elemento, contribuisce alla costruzione di un'etica collettiva pienamente orientata alla ricerca della fortuna e del destino individuale attraverso il mare, esulando da ogni giudizio di valore in merito all'attività svolta.

A seguito del processo di decolonizzazione e dopo il consolidamento dei nuovi stati nazionali, la pirateria nel Sud-est asiatico è andata trasformandosi sia nel modus operandi che nei bersagli da colpire. Sebbene la maggior parte degli attacchi sia rivolta ai danni di natanti di piccolo e medio tonnellaggio e preveda la requisizione del carico unitamente ai beni di valore dell'equipaggio, i sequestri di imbarcazioni e personale di bordo rimangono, ad oggi, una delle fonti di preoccupazione maggiori per gli stati dell'area ASEAN a causa di quattro motivazioni fondamentali: 1) la loro natura è transnazionale e coinvolge dunque più giurisdizioni, 2) procurano un danno economico rilevante alle marine mercantili nazionali e ai privati gestori di servizi navali, 3) mettono in serio pericolo l'incolumità fisica e l'integrità psicologica dei prigionieri, 4) il più delle volte sono portati a compimento da individui appartenenti a organizzazioni criminali le cui operazioni di pirateria rappresentano soltanto la punta dell'iceberg di una fitta rete di attività

¹ Confronta, R. Middleton e L. Quartapelle, *Le Conseguenze della Pirateria nel Corno d'Africa*, Osservatorio di Politica Internazionale, n°11, Istituto per gli studi di politica internazionale, maggio 2010.

² La nascita del fenomeno può pacificamente collocarsi all'inizio degli anni '90 come conseguenza diretta dello scoppio del conflitto civile in Somalia.

illecite. Per tali ragioni, i paesi membri dell'ASEAN nel prossimo futuro saranno costretti da esigenze economiche e internazionali a dare una risposta concreta e efficace al problema, non tanto con l'intendimento di eliminare alla radice il fenomeno pirateria, quanto piuttosto nel tentativo di trovare dei punti fermi in comune in grado di costituire le fondamenta di uno schema giuridico, fatto di buone norme e pratiche, capace di contenere i danni più gravi. Come si è avuto modo di rilevare, esistono un gran numero di convenzioni internazionali e di iniziative regionali che potrebbero essere utilizzate dagli stati membri per costruire un sistema legale condiviso capace di combattere efficacemente il crimine marittimo; ciò nonostante tali convenzioni e iniziative sarebbero in grado di attivarsi e di produrre gli esiti ricercati solamente qualora tutti i paesi dell'area ne diventassero parte e apportassero le necessarie modifiche alle legislazioni nazionali in modo da ottemperare alle indicazioni e obbligazioni ivi contenute. La United Nations Convention on the Law of the Sea, rappresenta il punto di partenza per ogni ulteriore speculazione giuridica sul tema della criminalità marittima, essa è di primaria rilevanza poiché non si limita esclusivamente a dare una definizione di pirateria ma contribuisce a stendere le basi legali in merito alle procedure da seguire quando si operi in acque internazionali.

«On the high seas, or in any other place outside the jurisdiction of any State, every State may seize a pirate ship or aircraft, or a ship or aircraft taken by piracy and under the control of pirates, and arrest the persons and seize the property on board. The courts of the State which carried out the seizure may decide upon the penalties to be imposed, and may also determine the action to be taken with regard to the ships, aircraft or property, subject to the rights of third parties acting in good faith; Where the seizure of a ship or aircraft on suspicion of piracy has been effected without adequate grounds, the State making the seizure shall be liable to the State the nationality of which is possessed by the ship or aircraft for any loss or damage caused by the seizure; A seizure on account of piracy may be carried out only by warships or military aircraft, or other ships or aircraft clearly marked and identifiable as being on government service and authorized to that effect; 1. All States shall cooperate in the suppression of illicit traffic in narcotic drugs and psychotropic substances engaged in by ships on the high seas contrary to international conventions. 2. Any State which has reasonable grounds for believing that a ship flying its flag is engaged in illicit traffic in narcotic drugs or psychotropic substances may request the cooperation of other States to suppress such traffic»³.

Tuttavia, la convenzione del 1982 è affetta da alcune gravi lacune sul regime della pirateria che solo la legislazione degli stati parte del trattato potrebbe andare a correggere: in primo luogo, non impone agli stati parte quelle obbligazioni e cioè quelle azioni necessarie ad arrestare e perseguire legalmente i responsabili di un illecito per mare e non dice niente circa il considerare la pirateria marittima quale reato da annoverare fra quelli presenti nei corpora giuridici nazionali; in aggiunta a questo, molti stati rivieraschi non dispongono di una definizione univoca e precisa del reato di

³ United Nation Convention on the Law of the Sea, Montego Bay, 1982, artt. 105-108.

pirateria o non allineano in ogni caso la propria giurisprudenza in materia con le disposizioni della UNCLOS, dando luogo ad un gap fra ordinamento interno e internazionale. Le convenzioni internazionali che integrano le indicazioni contenute all'interno della UNCLOS del 1982, sono a tutti gli effetti degli strumenti normativi che consentono, in buona misura, di specificare meglio tutte quelle aree grigie presenti nella suddetta: la International Convention against the Taking of Hostages e la Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation. Di grande importanza a tal fine, è anche la International Convention for the Suppression of the Financing of Terrorism che consente agli stati membri di prendere misure adeguate ai fini di rintracciare, congelare e sequestrare tutti quei beni mobili e immobili e quei fondi monetari allocati per la perpetrazione o commissione di un crimine; ad esempio, è considerato un reato previsto dalla convenzione quello per cui un attore terzo finanzia un illecito fra quelli ricompresi nella SUA Convention del 1988, ciò a indicare che chiunque foraggi economicamente un assalto pirata ad un'imbarcazione, sia che ne ricavi un beneficio o meno, è passibile di arresto e azione legale. Le tre convenzioni citate suppliscono dunque ai vuoti normativi della UNCLOS in tre modi distinti e complementari: obbligano i paesi aderenti a uniformare i propri codici legislativi nazionali con le disposizioni ivi contenute; espandono i limiti tradizionali della giurisdizione statale stabilendo quando essa debba essere esercitata al di fuori dei confini territoriali; pongono la precisa obbligazione, per lo stato parte che si rifiuti di estradare il responsabile di un reato, di aprire un procedimento giudiziario che assicuri che l'offesa subita trovi l'immediato conforto della legge. Tali caratteristiche vengono riassunte nel principio giuridico fondamentale dell'aut dedere aut judicare e cioè estradare i criminali o giudicarli sul proprio territorio, da cui scaturisce una sostanziale certezza della pena che costituisce il motore fondamentale per una sana e duratura cooperazione intra-regionale e internazionale. Al momento attuale, ciò nondimeno, alcuni stati dell'area ASEAN non fanno parte di una o più di tali convenzioni e, in alcuni casi, anche i paesi membri non hanno prodotto tutti quei cambiamenti alla legislazione nazionale necessari per armonizzare il sistema normativo interno con quello sovranazionale.

A livello regionale sono presenti due convenzioni che integrano ulteriormente quanto specificato dalle precedenti: il Mutual Legal Assistance Treaty del 2004 e l'ASEAN Convention on Counter-Terrorism. Il MLAT, come s'è visto in precedenza, offre un meccanismo di mutua assistenza legale complementare a quello previsto dalle convenzioni internazionali; ad esempio, nella convenzione del 1999 per la soppressione del finanziamento al terrorismo, viene specificato all'articolo 12.5 che ogni stato parte è tenuto a rispettare il principio di mutua assistenza legale in linea con *“ogni trattato o altro accordo di mutua assistenza o scambio di informazioni attivo a livello locale fra*

*uno o più partecipanti*⁴, il che include di diritto anche il MLAT del 2004. Una volta uniformata la legislazione nazionale con le prescrizioni del MLAT e della Financing of Terrorism Convention, sarà possibile per tutti gli stati aderenti godere di un set ben dettagliato di norme e obbligazioni circa la produzione di documenti, la rapidità dei procedimenti legali e lo scambio di informazioni sensibili in materia di prove, testimoni e circostanze dei reati;

*«this should result in greater cooperation, limiting the chances of offenders being released because the prosecuting state was not able to obtain necessary evidence or witnesses from other states»*⁵.

La convenzione ASEAN del 2007 sulla lotta al terrorismo attinge a piene mani dai disposti delle convenzioni ONU in materia e rappresenta il trampolino di lancio per tutti quei meccanismi di cooperazione transfrontaliera che si inseriscono nell'ambito della prevenzione, contrasto e eliminazione del terrorismo a livello locale.

*«It also supplements the terrorism conventions by obliging ASEAN member states to promulgate the National legislation necessary to implement the UN terrorism conventions, including criminal offenses, establishing jurisdiction, and providing for mutual legal assistance and extradition»*⁶.

Nel prossimo futuro, limitatamente alle scelte che verranno poste in essere dagli stati parte (e da quelli non), tale schema legale essenziale non sarà in grado di funzionare se ogni paese membro sceglierà di anteporre il proprio esclusivo interesse nazionale e la propria discrezionalità giuridica alle politiche di concertazione comuni elaborate in sede collegiale. Tutti gli attori ASEAN dovranno accettare per intero le prescrizioni contenute nei trattati e provvedere alla revisione della legislazione interna inerente la pirateria e il terrorismo così da assicurare un elevato grado di protezione delle rotte marittime dalle incursioni di sindacati criminali e gruppi terroristici. Tali raccomandazioni sono in linea con i principali progetti di cooperazione regionale fra cui spicca l'ASEAN Political-Security Community Blueprint del 2009 dove viene posto l'accento sulla protezione di beni, mezzi e individui che transitano per mare e sulla messa in sicurezza delle SLOC, principali vie di commercio per tutti gli stati costieri dell'area (vedi parte II); per tali ragioni, il Blueprint auspica l'intensificazione della collaborazione intra-regionale nel contrasto alla pirateria marittima, all'abbordaggio e sequestro di natanti e personale di bordo e al contrabbando di merci contraffatte attraverso l'adeguamento degli obiettivi politici e economici nazionali

«to ensure the success in implementing the APSC Blueprint, Member States shall integrate the programmes and activities of the Blueprint into their respective national development plans. All relevant ASEAN senior official bodies or their equivalent shall be responsible in ensuring the implementation of the various

⁴ *International Convention for the Suppression of Financing of Terrorism*, 9 dicembre 1999, New York, USA, art. 12.5, mia la traduzione dall'Inglese all'Italiano (con aggiunta d'enfasi).

⁵ R.C. Beckman e J.A. Roach, *The Way Forward: Enhancing Legal Cooperation Between ASEAN Member States*, Edward Elgar Publishing Limited, Cheltenham, 2012, pag. 237.

⁶ *Ivi*.

elements, actions and commitments in the Blueprint by reflecting them in their respective work plans, mobilising resources for them, raising issues for the consideration of their respective ministerial bodies and the ASEAN Leaders, and undertaking national initiatives in order to meet these commitments. The Coordinating Conference for the ASEAN Political-Security Community Plan of Action (ASCCO) shall continue to serve as the platform in coordinating the efforts of various sectoral bodies through exchanges of information, best practices, and lessons learned in the implementation of the APSC Blueprint. ASCCO's new initiatives and recommendations on emerging issues shall be reported to the ASEAN Political-Security Council. The ASEAN Political-Security Community (APSC) Council shall be responsible for the overall implementation of the Blueprint and shall ensure coordination of efforts under its purview as well as those which cut across the other Community Councils. Progress of implementation of the APSC Blueprint shall be reported annually by the Secretary-General of ASEAN to the annual ASEAN Summit, through the APSC Council⁷. Analoghe indicazioni si ritrovano nell'ASEAN Plan of Action to Combat Transnational Crime (1999) e all'interno del Work programme to Implement the ASEAN Plan of Action to Combat Transnational Crime "ASEAN Member Countries (with the exception of landlocked country - Lao PDR) to submit all national laws and regulations and international agreements and Conventions as applicable on piracy and armed robbery at sea to the ASEAN Secretariat [...]. To enhance and seek training programmes within ASEAN and ASEAN Dialogue Partners to equip Maritime, Customs, the Police, Port Authorities and other relevant officials on the prevention and suppression of sea piracy and other maritime crime. [...] Strengthen and enhance the existing cooperation among National Focal Points of ASEAN Countries involved in combating and suppressing piracy and armed robbery at sea"⁸.

Infine, anche l'ASEAN Regional Forum si è espresso in materia di sicurezza marittima e cooperazione transfrontaliera, includendole sin dal 2003 nell'agenda dei lavori, sottolineando l'importanza della ratificazione delle convenzioni internazionali e dell'implementazione di una legislazione statale con esse compatibile

«the ARF Participants will work together to protect ships engaged in international voyages by: a). Enhancing cooperation on fighting piracy and armed-robbery in the region between ARF participants' shipping and organizations such as the International Maritime Organization (IMO) and the Piracy Reporting Center of the International Maritime Bureau (IMB); b). Early implementation of the comprehensive amendment to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, and the new ISPS Code adopted by the Diplomatic Conference on Maritime Security in December 2002; as called for in Conference Resolution 6. c). Affirming their responsibilities to prosecute, in accordance with relevant domestic laws, perpetrators of acts of piracy and armed-robbery against ships. d). Endorsing the development by the International Maritime Organization of the following instruments and recommendations/guidance for use in preventing and suppressing piracy and armed-robbery against ships: Recommendations

⁷ ASEAN Political-Security Community Blueprint, 2009, par. III.A.

⁸ Work Programme to Implement the ASEAN Plan of Action to Combat Transnational Crime, 17 maggio 2002, Kuala Lumpur, Malaysia, art. 3.

to Governments for preventing and suppressing piracy and armed-robbery against ships, MSC/Circ. 622/Rev. 1, 16 June 1999; Guidance to ship-owners and ship operators, shipmasters and crews on preventing and suppressing acts of piracy and armed-robbery against ships, MSC/Circ. 623/Rev. 3, 29 May 2002; Directives for Maritime Rescue Coordination Centers (MRCCs), MSC/Circ. 967, 6 June 2000; Interim Procedures for MRCCs on Receipt of Distress Alerts, MSC/Circ. 959, 20 June 2000; Resolution A. 922 (22)- Code of Practice for the investigation of the crimes of piracy and armed-robberies against ships; Resolution A. 923 (22)- “Phantom” ships and registration process; and Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation, 1988 and its Protocol for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf»⁹.

⁹ Asean Regional Forum (ARF) Statement on Cooperation Against Piracy and Other Threats to Security, 17 giugno 2003, Phnom Penh, Cambogia, art. 3.

Paragrafo 1.2: Sicurezza marittima e burden sharing, la UNTOC e la UNCAC

In aggiunta ai tradizionali strumenti di cooperazione transfrontaliera l'Associazione delle Nazioni del Sud-est asiatico dovrà prendere in considerazione l'utilizzo, nel prossimo futuro, di misure di sicurezza marittima e burden sharing alternative. In tal senso, un buon punto di partenza potrebbe essere costituito dalla ratifica del protocollo del 2005 alla convenzione SUA, protocollo per altro non approvato da alcun paese dell'area ASEAN. La rilevanza strategica del SUA Protocol, tuttavia, può immediatamente essere colta quando si vanno a leggere gli articoli di cui è formato il nocciolo duro del testo: oltre a specificare meglio alcune fattispecie di reato fra cui l'utilizzo di natanti come armi e il trasporto di terroristi e di armi di distruzione di massa per mare, contiene un set di procedure che facilitano il lavoro delle guardie costiere e delle marine militari nazionali in merito alla cattura e al sequestro di imbarcazioni pirata o sospettate tali; inoltre, attribuisce l'esplicita possibilità per tutti gli stati parte di ingaggiare e catturare la nave battente bandiera di un altro stato membro che, trovandosi al di fuori delle acque territoriali di quest'ultimo, sia impegnata in azioni di pirateria.

«Any person commits an offence within the meaning of this Convention if that person unlawfully and intentionally: [...] uses a ship in a manner that causes death or serious injury or damage; or threatens, with or without a condition, as is provided for under national law, to commit an offence; or transports on board a ship: any explosive or radioactive material, knowing that it is intended to be used to cause, or in a threat to cause, with or without a condition, as is provided for under national law, death or serious injury or damage for the purpose of intimidating a population, or compelling a government or an international organization to do or to abstain from doing any act; or any BCN weapon, knowing it to be a BCN weapon as defined in article 1; or any source material, special fissionable material, or equipment or material especially designed or prepared for the processing, use or production of special fissionable material, knowing that it is intended to be used in a nuclear explosive activity or in any other nuclear activity not under safeguards pursuant to an IAEA comprehensive safeguards agreement; or any equipment, materials or software or related technology that significantly contributes to the design, manufacture or delivery of a BCN weapon, with the intention that it will be used for such purpose. [...] The master of a ship of a State Party (the “flag State”) may deliver to the authorities of any other State Party (the “receiving State”) any person who the master has reasonable grounds to believe has committed an offence set forth in article 3, 3bis, 3ter, or 3quater»¹⁰.

Il protocollo del 2005 dovrebbe quindi essere oggetto di un attento esame da parte di tutti i paesi ASEAN in maniera tale da ricevere quella generale approvazione necessaria ad inserirlo all'interno dello schema legale descritto sopra.

¹⁰ Protocol of 2005 to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation, 14 ottobre 2005, Londra, Regno Unito, artt. 3-8.

Altri due strumenti di cooperazione che integrano gli accordi regionali, sono la United Nation Convention on Transnational Organized Crime (UNTOC, 2000) e la United Nation Convention Against Corruption (UNCAC, 2003) che nel complesso non si esprimono specificamente sulle problematiche della sicurezza marittima e, nondimeno, possono essere utilizzate per dare una disciplina giuridica a tutti quei crimini variamente collegati alla pirateria quali il riciclaggio di denaro e la corruzione di pubblici ufficiali. La UNTOC del 2000 (di cui Malesia, Indonesia e Singapore sono parte avendo depositato gli strumenti di ratifica) richiede agli stati contraenti di costituire in reato la partecipazione a qualsiasi titolo in una organizzazione criminale, il riciclaggio di beni e capitali provenienti da attività illecite e la corruzione e l'intralcio al regolare corso della giustizia

«each State Party shall adopt, in accordance with fundamental principles of its domestic law, such legislative and other measures as may be necessary to establish as criminal offences, when committed intentionally: (a) The conversion or transfer of property, knowing that such property is the proceeds of crime, for the purpose of concealing or disguising the illicit origin of the property or of helping any person who is involved in the commission of the predicate offence to evade the legal consequences of his or her action; The concealment or disguise of the true nature, source, location, disposition, movement or ownership of or rights with respect to property, knowing that such property is the proceeds of crime; (b) Subject to the basic concepts of its legal system: The acquisition, possession or use of property, knowing, at the time of receipt, that such property is the proceeds of crime; Participation in, association with or conspiracy to commit, attempts to commit and aiding, abetting, facilitating and counseling the commission of any of the offences established in accordance with this article. [...] 1. Each State Party shall adopt such legislative and other measures as may be necessary to establish as criminal offences, when committed intentionally: (a) The promise, offering or giving to a public official, directly or indirectly, of an undue advantage, for the official himself or herself or another person or entity, in order that the official act or refrain from acting in the exercise of his or her official duties; (b) The solicitation or acceptance by a public official, directly or indirectly, of an undue advantage, for the official himself or herself or another person or entity, in order that the official act or refrain from acting in the exercise of his or her official duties»¹¹.

Dall'interpretazione estensiva delle norme contenute nel testo della convenzione risulta di chiara intuizione l'applicabilità delle disposizioni in materia di fermo, confisca e congelamento dei beni provenienti da attività criminali (vedi parte II) anche ai proventi dell'attività predatoria marittima quali sequestro e rivendita di imbarcazioni e cattura di ostaggi in cambio di un riscatto.

Il trattato UNCAC del 2003 riprende in parte e amplia l'efficacia giuridica delle disposizioni anti-corruzione presenti nella convenzione UNTOC richiedendo agli stati contraenti di costituire quali fattispecie di reato lo scambio di favori fra pubblica amministrazione e parti terze, l'appropriazione

¹¹ United Nation Convention Against Transnational Organized Crime and the Protocols Thereto, 12-15 dicembre 2000, Palermo, Italia, artt. 6-8.

indebita di fondi pubblici, l'utilizzo di risorse pubbliche a fini privati e l'occultamento e il riciclaggio dei proventi della corruzione.

«Each State Party shall adopt such legislative and other measures as may be necessary to establish as criminal offences, when committed intentionally: (a) The promise, offering or giving, to a public official, directly or indirectly, of an undue advantage, for the official himself or herself or another person or entity, in order that the official act or refrain from acting in the exercise of his or her official duties; (b) The solicitation or acceptance by a public official, directly or indirectly, of an undue advantage, for the official himself or herself or another person or entity, in order that the official act or refrain from acting in the exercise of his or her official duties. Each State Party shall adopt such legislative and other measures as may be necessary to establish as a criminal offence, when committed intentionally, the promise, offering or giving to a foreign public official or an official of a public international organization, directly or indirectly, of an undue advantage, for the official himself or herself or another person or entity, in order that the official act or refrain from acting in the exercise of his or her official duties, in order to obtain or retain business or other undue advantage in relation to the conduct of international business. Each State Party shall adopt such legislative and other measures as may be necessary to establish as criminal offences, when committed intentionally, the embezzlement, misappropriation or other diversion by a public official for his or her benefit or for the benefit of another person or entity, of any property, public or private funds or securities or any other thing of value entrusted to the public official by virtue of his or her position. Each State Party shall consider adopting such legislative and other measures as may be necessary to establish as criminal offences, when committed intentionally: (a) The promise, offering or giving to a public official or any other person, directly or indirectly, of an undue advantage in order that the public official or the person abuse his or her real or supposed influence with a view to obtaining from an administration or public authority of the State Party an undue advantage for the original instigator of the act or for any other person; (b) The solicitation or acceptance by a public official or any other person, directly or indirectly, of an undue advantage for himself or herself or for another person in order that the public official or the person abuse his or her real or supposed influence with a view to obtaining from an administration or public authority of the State Party an undue advantage. Each State Party shall adopt, in accordance with fundamental principles of its domestic law, such legislative and other measures as may be necessary to establish as criminal offences, when committed intentionally: (a) (i) The conversion or transfer of property, knowing that such property is the proceeds of crime, for the purpose of concealing or disguising the illicit origin of the property or of helping any person who is involved in the commission of the predicate offence to evade the legal consequences of his or her action; (ii) The concealment or disguise of the true nature, source, location, disposition, movement or ownership of or rights with respect to property, knowing that such property is the proceeds of crime; (b) Subject to the basic concepts of its legal system: (i) The acquisition, possession or use of property, knowing, at the time of receipt, that such property is the proceeds of crime; (ii) Participation in, association with or

conspiracy to commit, attempts to commit and aiding, abetting, facilitating and counseling the commission of any of the offences established in accordance with this article»¹².

Benché le due convenzioni ONU possano essere valutate come una buona integrazione alle prescrizioni contenute all'interno degli accordi di cooperazione intra-regionale, la difficoltà di ricostruire la fitta rete di legami che unisce gli episodi di pirateria al giro di affari illeciti delle organizzazioni criminali di media e grossa taglia e alla corruzione diffusa dei pubblici funzionari, rischia di ridurre la UNTOC e la UNCAC a meri esercizi di giurisprudenza internazionale privi di ogni utilità pratica. Tuttavia, fanno notare lucidamente Robert Beckman e Ashley Roach

«it would be advantageous for ASEAN member states to study the use of these conventions and in applicable situations have them as part of their legal arsenal in combating International maritime crimes»¹³.

In buona sostanza, i passi che i paesi dell'area ASEAN dovranno compiere al fine di combattere efficacemente la pirateria marittima, il terrorismo localmente diffuso e il crimine organizzato, saranno obbligatoriamente scanditi dalla fondamentale necessità di porre in essere un sistema legale condiviso che dia risposta a diverse problematiche di natura giuridica fra cui la mancanza, in molti stati rivieraschi del Sud-est asiatico (Indonesia, Filippine, Federazione Malese), di una legislazione rigorosa in materia. La parola d'ordine nel prossimo futuro dovrà dunque essere 'mutua assistenza legale' in vista dell'implementazione, nei corpora giuridici nazionali, di tutte quelle norme indispensabili a dare corso alle indicazioni contenute all'interno delle convenzioni internazionali. Da una parte, i paesi membri che fondano il proprio sistema legale sul modello anglo-sassone del common law (Federazione Malese, Singapore), potranno lavorare insieme ispirandosi a legislazioni di successo come quelle australiane e neo-zelandesi¹⁴, dall'altra, gli stati che attingono alla tradizione dei sistemi di civil law (Indonesia, Filippine, Thailandia) saranno in grado di lavorare insieme per comprendere meglio come, paesi europei e asiatici con una struttura giuridica simile (Paesi Bassi, Corea del sud e Giappone), abbiano affrontato in passato o stiano attualmente dando risposta a problematiche simili. In ogni caso, è fuor di dubbio che le differenze fra i sistemi legali dei paesi membri dell'ASEAN dovranno essere armonizzate da una politica di concertazione multilaterale volta alla costruzione di un impianto normativo comune nell'ambito della sicurezza marittima in linea con le indicazioni contenute negli accordi internazionali e regionali. Infine, grande attenzione dovrà essere posta alla coordinazione del lavoro con le maggiori istituzioni internazionali quali lo UN Office of Drugs and Crime (UNODC), responsabile del monitoraggio e

¹² *United Nation Convention against Corruption*, 9 dicembre 2003, New York, Stati Uniti, artt. 15-23.

¹³ R.C. Beckman e J.A. Roach, *The Way Forward: Enhancing Legal Cooperation Between ASEAN Member States*, op. cit. pag. 240.

¹⁴ Confronta B. Ussher, *Maritime Piracy: The Australian Jurisdiction*, «Occasional Papers of the Royal Australian Naval Reserve Professional Studies Program» (Australian Naval Institute Press), vol. 4, n°5, 2010, pagg. 1-6 e C. Moore, *Piracy and the Use of Force in Australia* in Andrew Forbes, *Australia's Response to Piracy: a Legal Perspective*, «Papers in Australian Maritime Affairs» (Sea Power Centre Press), No. 31, 2011, pagg. 87-101.

della realizzazione delle convenzioni ONU per la lotta al terrorismo, e con i diversi enti di ricerca che organizzano annualmente laboratori e programmi di assistenza per la valutazione delle norme giuridiche internazionali e la loro implementazione all'interno delle legislazioni nazionali.

Paragrafo 1.3: Will history repeat itself?

«When we think of piracy, Somalia and the 2013 Hollywood movie *Captain Phillips* comes to mind. It's the story about the hijacking of the *Maersk Alabama* in 2009 and the capture of its American Captain. What many fail to know is that the West Indian Ocean is not the world's most dangerous seas. In 2014, the United Nations declared Southeast Asia seas as perilous. Piracy has always been endemic in Southeast Asia and it is showing no sign of abating»¹⁵

sostiene Gerald Yee, avvocato e consulente presso la Clyde&Co di Londra.

Un articolo dell'*Economist* datato 27 giugno 2015 dal titolo tanto breve quanto evocativo, *Malacca Buccaneers, step aside, Somalia: South-East Asia is the new piracy capital of the world*, riporta l'attacco alla petroliera *Orkim Harmony* avvenuto l'11 giugno nei pressi delle acque dello stretto di Singapore

«eight men armed with pistols and machetes boarded the *Orkim Harmony*, a tanker, in the early evening of June 11th. Carrying 6,000 tonnes of petrol—worth more than \$5m at market prices—the ship was nearing the end of a voyage around the southern tip of Malaysia, from Malacca on the country's west coast to Kuantan Port on its eastern one. The pirates restrained the crew and scrubbed three letters from the hull, crudely disguising the vessel with a new name, *Kim Harmon*. Then they headed north towards Cambodia, in search of a friendly port in which to siphon off her liquid cargo. When the ship was finally spotted seven days later, the hijackers warned away security forces by threatening to harm the hostages, then slipped away in a life boat with whatever loot they could grab. The crew escaped injury except for the cook, who was airlifted to hospital after being shot in the thigh»¹⁶.



Mapa degli attacchi pirata nel 2015, tratta da *Malacca Buccaneers, step aside, Somalia: South-East Asia is the new piracy capital of the world*... cit.

Come si legge, le modalità d'azione corrispondono a quelle della stragrande maggioranza degli assalti portati avanti dai primi anni 2000 con una sola eccezione: il bersaglio dei pirati è tornato ad essere, dopo quasi dieci anni, una nave di medio - elevato tonnellaggio.

«Ten years ago South-East Asian nations appeared to have pirates on the run, thanks in part to co-ordinated naval patrols in the Strait of Malacca, off Malaysia's south-west coast. But since then the problem has shifted eastward. Recent incidents have been taking place nearer to Singaporean waters in busy channels that allow pirates to hide in plain sight; as well as in the wilder, south-western corner of the South China

¹⁵ <<http://www.mondaq.com/x/400676/Marine+Shipping/Piracy+In+Southeast+Asia>>.

¹⁶ *Malacca Buccaneers, step aside, Somalia: South-East Asia is the new piracy capital of the world*, The Economist, 27 giugno 2015, <<http://www.economist.com/news/asia/21656237-step-aside-somalia-south-east-asia-new-piracy-capital-world-malacca-buccaneers>>.

Sea [...]. At present these crimes affect only a fraction of the 120,000 or so ships which sail near the strait each year. But seamen fret that the attacks are getting more violent, and the use of firearms more frequent. A Vietnamese sailor shot in the head during a botched hijacking last December was one of three South-East Asians killed by pirates in 2014. Even petty thieves can cause accidents if they attempt to board in congested waterways, says Philip Belcher of Intertanko, an association of tanker owners. "It's like someone climbing into your boot while you're driving down a motorway," he says. A big worry is that insurers will raise premiums for ships in the strait, as they briefly did in 2005»¹⁷.

La recrudescenza del fenomeno piratesco è imputabile, stando al parere di analisti del settore e giornalisti, alla mancanza o all'inefficienza della cooperazione transfrontaliera fra i tre maggiori stati dell'area, Federazione Malese, Indonesia e Singapore come avvenuto, ad esempio, per il caso della nave cargo *Ai Maru* abbordata nel giugno 2014 nelle vicinanze di Tanjung Sedili mentre percorreva la rotta da Singapore verso la Cambogia

«[...] more governments involved in anti-piracy efforts don't necessarily translate into better enforcement. In the case of the *Ai Maru*, a distress signal reached the IMB's Piracy Reporting Centre in Kuala Lumpur, Malaysia. Six vessels responded, from the Royal Malaysian Navy, the Malaysian Maritime Enforcement Agency, the Indonesian Navy and the Republic of Singapore Navy. At 5 a.m., when naval and coast guard vessels arrived at the *Ai Maru*, dead in the water with its lights glowing, the pirates were long gone. Their total haul, at black market fuel prices, came in at about \$550,000»¹⁸. Dalle pagine del *The Diplomat*, Laura Southgate dell'università di Otago, Nuova Zelanda, si interroga sul reale peso delle peraltro blande iniziative anti-pirateria in atto, sostenendo che "considering ASEAN's mixed success at tackling regional transnational threats, can we expect an effective response to this crisis? [...] To date, the states of Southeast Asia have struggled to tackle the threat posed by piracy. The Malacca Straits Coordinated Patrol, codenamed *MALSINDO*, is a regional effort to suppress piracy. However, out of respect for state sovereignty, the patrols are not allowed to engage in cross-border pursuit into the territorial waters of another state. *MALSINDO* has therefore struggled to significantly reduce instances of piracy. [...] ASEAN struggles to provide a coordinated response to regional crises. ASEAN forums also have difficulty moving policies from the dialogue stage to the implementation stage. According to Indonesia's Rear Admiral Taufiqurrahman, an ASEAN pact has proposed the establishment of an ASEAN Navy to combat piracy in the Malacca Strait. However, true to form, this proposal is still currently under discussion. If ASEAN is going to shed its image as a "talking shop," it is going to have to move quickly to respond to regional transnational threats. If it fails to do so, it risks losing what little credibility it still has, both regionally and among the wider international community»¹⁹.

¹⁷ Ivi.

¹⁸ T. Kemp, *Crime on the High Seas: The World's most Pirated Waters*, CNBC, 15 settembre 2014, <<http://www.cnbc.com/2014/09/15/worlds-most-pirated-waters.html>>.

¹⁹ Laura Southgate, *Piracy in the Malacca Straits: Can ASEAN Respond?*, *The Diplomat*, Tokyo, 8 luglio 2015, <<http://thediplomat.com/2015/07/piracy-in-the-malacca-strait-can-asean-respond/>>.

Il mio lavoro di tesi, come ho tentato di dimostrare lungo tutto l'arco espositivo e riprendendo qui quanto scritto nell'introduzione, vuole provare a dare una spiegazione diversa e ulteriore rispetto a tutte quelle teorie che rintracciano nel fallimento o nella grande inefficienza delle politiche di concertazione in ambito di sicurezza marittima il proliferare del fenomeno pirateria. Quantunque mi trovi sostanzialmente concorde con tali interpretazioni, due sono i punti di dissonanza: il primo, è dato dal fondare ogni riflessione sulla contemporaneità degli eventi tralasciando la storia e la cultura delle popolazioni del Sud-est asiatico e limitando il ragionamento unicamente a questioni di attuale politica internazionale (o intra-regionale); il secondo, dall'assioma della *soluzione definitiva* secondo cui

«finally, long-term solutions need to be found to adress the root causes of piracy, [...] if the problem of piracy in Southeast Asia is to be resolved»²⁰.

Non è possibile, quando si studia la pirateria malese, indonesiana, filippina, evitare di confrontarsi con quella tradizionale concezione del mare da intendere quale principale veicolo di ricchezza, conflitto e potere: come già citato in precedenza, scriveva Tomé Pires dei regni della punta nord di Sumatra

«[...] all these nations fight one against the other and they are very rarely friends. The people of Aru are presumptuous and warlike and no one trusts them. If they do not steal they do not live, and therefore no one is friendly with them»²¹

e ancora, diceva George Bonham, governatore degli Stabilimenti degli Stretti, delle popolazioni malesi del XIX secolo

«[...] the Malays of the present and future generations must continue to be distinguished by the same habits of rapine and bloodshed, which seem to have characterized their ancestors ever since they became first known to the nations of Europe»²²

infine, agli albori del XXI secolo, Eric Frécon e Xu Ke concludono le rispettive ricerche sostenendo che

«consequently, the Asian pirate of the third millennium is nowhere near to the sophistication of a space-age pirate as depicted in the fictional character of Captain Harlock. On the contrary, the simplicity of Asian piracy is still comparable to ancient times. [...] The intriguing part is that beyond the debate on the supposed nexus between piracy and terrorism, a New Age set of rivalries between foreign and regional sea

²⁰ C.Z. Raymond, *Piracy in the waters of Southeast Asia* in Kwa Chong Guan, John Skogan, *Maritime Security in Southeast Asia*, Routledge, Londra, 2007, pag. 75.

²¹ A. Cortesao, *The Suma Oriental of Tomé Pires an account of the east, from the Red Sea to China, written in Malacca an India in 1512-1515 and The Book Of Francisco Rodrigues*, op. cit. pagg. 252-253.

²² Note by Bonham 20 giugno 1836, in N. Tarling, *Piracy and Politics in the Malay World*, op. cit. pagg. 78-80.

powers in modern Southeast Asia have begun amidst the attempt to secure the Malacca Straits. The question is, will history repeat itself?»²³.

La mia personale conclusione, per rispondere al quesito posto da Xu Ke, professore alla Xiamen University nella provincia cinese del Fujian, è che non esistano soluzioni definitive e che la storia segua delle precise linee interpretative profondamente correlate a fattori d'ordine antropologico, geografico e culturale che nel corso dei secoli sono andati cristallizzandosi costituendo il tessuto politico, economico e sociale tipico di quei luoghi. Così come sarebbe indice di scarso acume andare a ipotizzare nel prossimo futuro una Cina democratica o un'Africa subsahariana in cui vengano spezzati i tradizionali legami tribali e clanici, allo stesso modo, in un'ottica generale in cui i singoli episodi o le singole iniziative non contribuiscono ad alterare significativamente la coscienza collettiva, risulterebbe poco plausibile il teorizzare la fine della pirateria in un'area del globo come il Sud-est asiatico all'interno della quale il liquido elemento riveste una funzione di primaria rilevanza. Limitare e contenere il fenomeno è certamente possibile in un'ottica di attiva collaborazione fra gli stati rivieraschi dell'area e di interdipendenza globale, che pone la questione della messa in sicurezza delle rotte marittime passanti per gli stretti di Malacca e Singapore anche a paesi terzi come Stati Uniti, Federazione Russa, Cina, Unione Europea; tuttavia, pensare di risolvere in maniera definitiva il problema sarebbe come pensare di amputare l'Europa delle sue radici greche, latine e cristiane, gli Stati Uniti della rivoluzione del 1776, la Cina della tradizione confuciana e la Russia del passato zarista: una lettura non solo inverosimile, una prospettiva d'analisi priva di fondamento.

²³ G.G. Ong-Webb, *Southeast Asian Piracy: Research and Developments in Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits*, Institute of Southeast Asian Studies, Singapore, 2006, Pp. 80 e 238.

SECRET.

AIR 2/12136 *add (P) 1287.*

From:- Air Vice-Marshal A.D. Gillmore, C.B.E.
HEADQUARTERS
FAR EAST AIR FORCE

P. 2/3406

3A

FE/T.S.229/3/GAIR.

5th December, 1953.

Seen by ACAS (P)

My dear Chilli,

I have deliberately delayed replying to your letter A.C.A.S(P)850 of the 17th November, 1953, concerning my signal A.265 of the 12th November about action against Indonesian naval patrol craft until I had got the matter properly clewed up at this end.

2. When I sent you my A.265 I took for granted political clearance for these anti-piracy operations had already been obtained, since I knew that the Navy had been carrying out armed patrols in the Malacca Straits for some time. The purpose of my signal was, therefore, merely to obtain Air Ministry sanction before agreeing to the Navy's request to give them armed support by our Sunderlands, in the circumstances described in my signal. Rightly or wrongly, I felt that this was not a decision I could take off my own bat. My C.-in-C. was away in Australia at the time and I was, therefore, not able to consult him.

3. Had I been in any doubt about the political aspect of the matter I would, of course, have referred it to the B.D.C.C., or one or other of its sub-committees of which, as you rightly say, there are a number which assemble to deal with precisely that sort of problem. I was, therefore, considerably surprised to learn from your A.1327 of 18th November and from the minutes of C.O.S.(53)128th Meeting that no information was available in Whitehall about any armed operations being authorised against Indonesian naval patrol craft.

4. I accordingly arranged for a B.D.C.C. meeting to be convened - (actually a meeting of the Defence Sub-Committee of the B.D.C.C. over which the deputy Commissioner-General presided) - to discuss the political implications of the problem. At this meeting it was agreed that armed anti-piracy patrols in the Malacca Straits are entirely appropriate in the circumstances, and that I should notify you by signal accordingly. This I have done in my A.822 of the 4th November.

5. In view of B.D.C.C.'s agreement to the operations, and in view of the Chiefs of Staff agreement "that armed air support should automatically be given to naval vessels which were already committed to military action against Indonesian naval patrol craft" (C.O.S.(53)128th Meeting, item 6, sub-para.(a)), I am now giving instructions for the Sunderlands acting in support of these naval anti-piracy operations to be armed.

/6.

Air Vice-Marshal C.E. Chilton, C.B., C.B.E.,
Air Ministry,
Whitehall Gardens,
WHITEHALL,
S.W.1.

h.c. 157

SECRET.

SECRET.

HEADQUARTERS
FAR EAST AIR FORCE

-2-

6. The matter has now been thoroughly aired and discussed at this end and everyone concerned here is well content to let the matter rest. In the meantime, political talks are being arranged which one hopes will lead eventually to a situation in which there is no longer any need to carry out the operations in question.

7. I hope you will forgive me for writing to you at such length - I know how busy you must be - but since my original signal to you has stirred things up a bit I felt I ought to give you a fairly full explanation.

With every good wish

*Yours aye
Pzka.*

TOP SECRET 1277/TS

(8.A)

M E S S A G E

(Received by Secure Icons 4th December, 1953)

FROM:-

H.Q. F.E.A.F.

Acct. (H) to

TO:-

AIR MINISTRY LONDON

I have asked DA Pol 3 for comments and proposals for further action. 5/12

ROUTINE TOP SECRET

A. 822

For A.C.A.S. (P) from S.A.S.O. Subject is prevention of piracy by Indonesians in Malacca Straits. B.D.C.C. have agreed that operations outlined in C.-in-C. F.E.S signal to Admiralty 20/0505Z November are appropriate.

Para. 2. In view of this and of C.O.S. agreement recorded in minutes of C.O.S. (53) 128th Meeting Item 6 - quote - armed air support should automatically be given to naval vessels which were already committed to military action against Indonesian Naval patrol craft - and quotes - intend now to give instructions that Sunderlands patrolling in support of these operations shall in future be armed (R) armed so as to be able if necessary to act in accordance with Para 5 my A.265 Nov 12.

Do say this must be correct - they have no such signal & nothing from

Para. 3. Meanwhile you will see from Djakarta telegram Number 34 of November 26 to Foreign Office that arrangements for political discussions on the subject of security in the Malacca Straits are in hand which we hope will lead ultimately to situation in which patrol operations are no longer necessary.

Time of Origin: 040800Z

Djakarta on that date.

Copies to:-

A.C.A.S. (P) (ACTION) (3 copies)

ACTION COPY

PLEASE INFORM REGISTRY (TELS.) IMMEDIATELY OF ANY FURTHER CIRCULARS REQUIRED.

TOP SECRET

362

SECRET MESSAGE

IN
6-A

200505 November

From: C. in C. F.E.S.

Date: 20.11.53.

Rec'd: 0830

JH

To: Admiralty.

WARNING

INDONESIA

NO UNCLASSIFIED REPLY OR REFERENCE IF D.T.G. IS QUOTED

PRIORITY

F.501.

A.M. 181750 November.

Numerous acts of piracy against Malayan fishing vessels have occurred in the Malacca Straits involving

- (a) Usually theft of nets, engines, stores and money.
- (b) Sometimes confiscation of boats and arrest of men.
- (c) Rarely murder.

2. Acts occur outside the three mile limit but Indonesian claims to rights outside these waters are by no means clear, nor have any been agreed.

3. From evidence of fishermen, acts (d) in Para. 1 (a) are committed by Indonesian regular or irregular forces (e) in Para. 1. (b) are committed by regular forces probably inside the 12 mile limit claimed (f) in Para. 1 (c) were possibly committed by Indonesian fishermen during disputes.

4. In Anti Piracy Patrol Orders one of Naval aims is stated to be "to bring in any vessel intercepted against which an act of piracy can be subsequently proved. A shot may be fired across the bows of any such vessel to bring her to, but direct fire is not to be opened unless an H.M. ship or M.L. is directly fired on".

5. Orders also state that under no circumstances are ships to enter nor R.A.F. aircraft to fly over Indonesian Territorial waters.

6. Intensification of Fishery Protection Patrols has resulted in no losses occurring in the last 6 weeks in spite of presence of armed Indonesian craft with whom relations are not unfriendly. The release of one boat was obtained at sea during this period. Previous rate of loss was about £2,000 monthly and increasing.

7. Joint R.N./R.A.F. Anti Piracy Patrol Orders and relevant correspondence are being forwarded by air mail.

8. Unnumbered telegram dated 9th November for O.A.G. Federation of Malaya to Secretary of State for Colonies is also relevant.

200505

- 5th S.L.
- V.C.N.S. (2)
- A.C.N.S.
- U.S.S.
- D. of P. (3)
- D.N.I. (4)
- M. (4).

Note by War Registry:

Para. 3. Subject not understood, correct setting out, therefore impossible.

SAW/41/19.

SECRET

*Wing Cdr. Haine,
D.D. Pol. (AS)*

362

**SECRET
MESSAGE**

OUT
5.A

#

18 1750 Z

FROM Admiralty

Date:— 18.11.53

To C. in C. Far East.

Rec
31/11

W A R N I N G

NO UNCLASSIFIED REPLY OR REFERENCE IF D.T.G. IS QUOTED.

PRIORITY

Chiefs of Staff have considered report from F.E.A.F. on acts of "piracy" by Indonesian Naval Patrol Craft against Malayan Fishing Vessels. Report implied that naval motor launches might already be committed to armed action against Indonesians and sought authority for armed air support to be given if requested by launches.

2. Principle of automatic armed air support to naval vessels already committed to military action against Indonesian naval patrol craft was confirmed but further information was requested in view of political issues involved.

3. Request information regarding nature of naval commitment and of instructions to launches.

18 1750 Z

HEAD OF MILITARY BRANCH (Ext.808)

Fifth Sea Lord
V.C.N.S. (2)
A.C.N.S.
U.S.S.
D. of P. (3)
D.N.I. (4)
M. (4)

2JCB.19.11.

SECRET

244/53

SECRET

RF.

A.1327/A.C.A.S.(P)

M E S S A G E

(Transmitted by Secure Means 18th November, 1953)

From:- Air Ministry London.

To:- H.Q. F.E.A.F.

SECRET OPERATIONAL IMMEDIATE

A.1327/A.C.A.S.(P) Nov. 18

For S.A.S.O. from A.C.A.S.(P). Your A.265 12 Nov. and further to my A.1354/A.C.A.S.(P) Nov. 14 this question has been discussed by Chiefs of Staff. Neither Foreign Office nor Colonial Office representatives at the meeting were aware of the nature of recent history of the problem or that authority existed for the armed naval action which you now ask to be allowed to support.

Para. 2. They were naturally most unwilling to consider military action until the situation had been carefully examined and suitable diplomatic approaches made.

Para. 3. It was therefore agreed that while armed air support should automatically be given to naval vessels which were already committed to military action against Indonesian naval patrol craft, the exact extent of such commitment in this case required further examination. The Admiralty are also making appropriate enquiries.

Para. 4. Relations with Indonesia are difficult at the moment and I suggest that the simplest way of handling this matter would be for B.D.C.C. (F.E.) to submit a full appreciation of the problem to the Chiefs of Staff.

Time of origin 181632 Z

Copies to:-

A.C.A.S.(P) (Orig) (2 copies), P.S. to S. of S., P.S. to U.S. of S., P.S. to C.A.S., P.S. V.C.A.S., A.C.A.S.(Ops), D. of Ops. 3, D. Pol.(AS) (2 copies), D. of Plans, S.6., For. Office (Far East Dept) Col. Office (Telegram Section), M. of Def. (For Gen. Brownjohn and Brig. Ewbank) (2 copies), War Office (for V.C.I.G.S.), Admiralty (for V.C.N.S.).

SECRET

TOP SECRET

ACTION

Chiefs of Staff Committee
 Extract from Minutes of C.O.S.(53)128th Meeting
 held on Monday, 16th November, 1953.

V.C.A.S. was present.

A.C.A.S.(P) (thro' D.D.Pol.(A.S.))3 for necessary action on
 Conclusion (4)

S. of S.	A.C.A.S.(P)
U.S. of S.	A.C.A.S.(Ops.)
<u>P.U.S. (thro' D.U.S.)</u>	<u>D.D.Pol.(A.S.)3(thro' D.Pol.(A.S.))</u>
C.A.S.	D. of Ops.(3)
V.C.A.S.	Head of S.6

6. TELEGRAM FROM FAR EAST AIR FORCES A.265

THE COMMITTEE considered a telegram from Headquarters, Far East Air Forces, in which authority was sought to give active air support to Naval motor launches in the event of their being attacked by Indonesian patrol vessels.

MR. PATTERSON (Foreign Office) said that the Foreign Office were opposed to any armed action before a protest had first been made through diplomatic channels, and ignored. As a first step more specific information was required, on which a protest could be based.

MR. ARMITAGE SMITH (Colonial Office) said that he noted that the telegram under discussion was not supported by any communication from either the B.D.C.C. or the Commissioner General. On a recent visit to this country the High Commissioner had mentioned that Indonesian attacks on Malayan fishing vessels were well known and had been going on for some time. No improvement in the situation had so far been achieved, but the recent approach by the Indonesian Ambassador to the Foreign Office suggesting co-operation with the Malayan authorities in suppressing the Achinese revolt might lead to a general improvement in our relations with Indonesia. In view of this the Colonial Office did not consider that military action was appropriate at this juncture.

REAR ADMIRAL ELKINS (representing V.C.N.S.) said that he had no information on the steps being taken by naval vessels to discourage acts of piracy by Indonesian Naval patrol craft.

SIR RONALD IVELAW-CHAPMAN said that the telegram merely asked for authority to provide air support to naval vessels which were, by implication, already committed to armed action. Such support should of course be provided. However, it was clear that wider issues were involved, on which political advice would be required before a decision could be taken.

In discussion THE COMMITTEE agreed that:-

(a) Armed air support should automatically be given to naval vessels which were already committed to military action against Indonesian Naval patrol craft.

(b) It was clear however that wider issues were involved, because no information was available in Whitehall about any armed operations being authorised against Indonesian Naval patrol craft.

(c) Further information should be obtained from the Naval and Air Commanders-in-Chief, Far East, regarding the present position.

/THE

A-2
TOP SECRET

TOP SECRET

- 2 -

THE COMMITTEE:-

- (1) Took note of the telegram from Headquarters, Far East Air Forces.
- (2) Took note of the views of the Foreign Office and Colonial Office.
- (3) Invited the Foreign Office and Colonial Office to take note of their views as agreed in discussion.
- (4) Invited the Admiralty and the Air Ministry to inform the Naval and Air Commanders-in-Chief, Far East, of their views as agreed in discussion.
- (5) Instructed the Secretary to bring this subject to the attention of the British Defence Co-ordination Committee, Far East.

S.6.(B.S.)
17.11.53.

alice wood

TOP SECRET

11198/TS

1.A

MESSAGE

(Received by Secure Means 12th November, 1953)

From:- H.Q. F.E.A.F.

To:- Air Ministry London.

PRIORITY TOP SECRET

A 265

A.C.A.S. (Ops) from S.A.S.O.

Para. 1. Acts of piracy by Indonesian Naval Patrol Craft are being committed against Malayan fishing vessels in the Malacca Strait at the rate of approximately 1 a month.

Para. 2. At the request of Foma this Headquarters agreed that Sunderland aircraft of Far East Flying Boat Wing would undertake training patrols in the area. The aim being to

- (A) Discourage piracy by the presence of air patrols
- (B) Obtain photographs of any suspect craft.
- (C) Report and shadow any vessels observed searching or interfering with Malayan fishing craft.
- (D) Vector H.M. Ships or M.L.'s on to suspect vessels.

Para. 3. Our own surface forces normally available in the patrol area consist of 1 Destroyer or Frigate and 2 72 foot motor launches.

Para. 4. Precise details of armaments and speed of the Indonesian craft are unknown but it is thought that they are faster and better armed than our motor launches. ?

Para. 5. ^{To Malaya} Foma has now requested as a precautionary measure that Sunderland patrols be authorized to give armed support to our motor launches should they be attacked by Indonesian patrol vessels. Armed support would only be given if requested by the S.N.O. unless it was clearly apparent that the motor launch was unable to call for assistance.

Para. 6. Air Ministry authority is requested by this Command to provide support as at Para. 5 above.

Time of origin 120950 Z

Copies to:-

A.C.A.S. (Ops) (ACTION) (3 copies)

ACTION COPY

Recirculated Registry (Telegrams), November 13, 1953.

Authority - A.C.A.S. (P).

COPIES TO: A.C.A.S. (P) (ACTION - 2 COPIES).
PS to S of S., PS to US of S., PS to C.A.S., PS to V.C.A.S.,
A.C.A.S. (OPS).., D of OPS. (3).., D. POL. (AS) (2 copies)..,
D of Plans., Head of S.6., Foreign Office (Far Eastern Dept.)..,
Colonial Office (Telegram Section) (2 copies)..,
Ministry of Defence (D.C.O.R. for Gen. Brownjohn and
Brig. Ewbank)(3 copies).
War Office (Message Control for V.C.I.G.S.) (2 copies)..,
Admiralty (War Registry for V.C.N.S.) (2 copies).

CONFIDENTIAL

FROM MANILA TO FOREIGN OFFICE

Cypher/OTP

DEPARTMENTAL
DISTRIBUTION

Mr. Peters

RECEIVED IN
ARCHIVE 39
- 9 JUL 1963
DP 1213/14

No. 531
July 8, 1963

D. 3.31 a.m. July 9, 1963
R. 7.30 a.m. July 9, 1963

IMMEDIATE
CONFIDENTIAL

Addressed to Jesselton telegram No. 83 of July 9.
And to Singapore (for FO C-in-C FEF and Commissioner General)
Repeated for information to: Foreign Office
Kuala Lumpur

Anglo Philippine piracy liaison talks.

Please confirm by Immediate telegram that July 17 would be possible date for beginning these talks in Sandakan. This date has been proposed by Philippine authorities.

Foreign Office pass Kuala Lumpur No. 136.

[Copy sent to Telegraph Section C.R.O. for repetition to Kuala Lumpur].

DISTRIBUTED TO:

South East Asia Department
Far Eastern Department
P.U.S.D.
Information Policy Department
Information Research Department
News Department

ADVANCE COPIES

Private Secretary
Sir H. Caccia
Mr. Peck
Head of South East Asia
Department

88888

9 JUL 1963
KUALA LUMPUR

CONFIDENTIAL

FROM MANILA TO FOREIGN OFFICE

CL

Cypher/OTP

DEPARTMENTAL DISTRIBUTION

Mr. Peters

No. 542

July 13, 1963

D: 4.43 a.m. July 13, 1963

R: 9.14 a.m. July 13, 1963



PRIORITY

CONFIDENTIAL

Addressed to Jesselton telegram No. 89 of July 13,
and to Singapore,

Repeated for information to: Foreign Office
Kuala Lumpur

Your telegram No. 27: [?] Anglo Philippine talks on piracy.
July 24 suits Filipinos.

Please reserve accommodation in Sandakan provisionally for
party of ten (eight Filipinos and two from this embassy) from
the night of July 23/24 to 25/26 inclusive.

The party will probably travel direct from Zamboanga to
Sandakan in P.N. ship on July 23.

We are trying to limit Filipino participants to six and will
[group undec.] with firm figure.

Foreign Office pass Priority to Singapore No. 334 and Kuala
Lumpur No. 144.

[Repeated to Singapore. Copy sent to Telegraph Section
Commonwealth Relations Office for repetition to Kuala Lumpur].

DISTRIBUTED TO:

South East Asia Department

Far Eastern Department

P.U.S Department

Information Policy Department

Information Research Department

News Department



KKKKK

CONFIDENTIAL

FROM MANILA TO FOREIGN OFFICE

En Clair

Mr. Peters

DEPARTMENTAL DISTRIBUTION

No. 548
July 17, 1963

D. 7.52 a.m. July 17, 1963
R. 9.49 a.m. July 17, 1963

ARCHIVES No. 89

17 JUL 1963

DP1651/2(A)

PRIORITY

Addressed to Jesselton telegram No. 90 of July 17.

And to: Singapore (for Commissioner General and FOCINCFEF)

Repeated for information to: Foreign Office
Kuala Lumpur

My telegram No. 89 to Jesselton. — DP1651/2

1. Party will travel by air from Zambeanga July 23, please obtain provisional clearance for landing of Philippine Air Force Dakota, registration No. and E.T.A. will be notified later.

2. Names of the Philippine delegation are as follows:

- (1) Colonel Blas Alejandre, Head of J2 (Intelligence Division) AFP HQ.
- (2) Captain Abraham Campo, Chief of Operations, Philippine Navy.
- (3) Lieutenant Colonel Rizalino Garcia, Provincial Commander
- [?(4) omitted] Fidel Vizmanos Commander, Task Force 31 P.N.
- (5) Lieutenant Colonel Rene de la Vuenta, J2 AFP HQ
- (6) Captain Benjamin Vallejo of AFP HQ
- (7) Lieutenant Alex Melchor of Presidential Programme Implementation Agency.
- (8) Lieutenant Colonel Christobal Irlanda, Attaché at the Philippine Consulate-General, Singapore, attending as observer.

3. Names of crew:

Pilot Captain Napoleon Sayson

Co-Pilot Captain Edmundo Ungson

Navigator, Captain Benjamin Bunus

/Crew Chief



Crew Chief Tech. Sgt. Simplicio de Famo

Radio Operator Staff Sgt. Tereso Pacres

Assistant Crew Chief Sgt. Eladio Badies

4. Please telegraph authority to issue short-visit visas to above although we cannot guarantee they will all obtain passports in time.

5. Embassy party will consist of:

Group Captain R.D. Walton, D.F.C. Services Attaché

Mr. H.L. O'Bryan-Tear, First Secretary, Chancery.

6. On assumption you have no objection to aircraft remaining in Sandakan, grateful if you would arrange accommodation for the crew.

DISTRIBUTED TO:

South East Asia Department

Far Eastern Department

P.U.S.D.

Information Policy Department

Information Research Department

News Department

PPPPP

FROM MANILA TO FOREIGN OFFICE

ARCHIVES No.39

22 JUL 1963

DP1651/2(E)

En clair

DEPARTMENTAL DISTRIBUTION

Mr. Peters

No. 559

July 22, 1963

D. 3.50 a.m. July 22, 1963

R. 8.00 a.m. July 22, 1963

PRIORITY

Addressed to Jesselton telegram No. 96 of July 22

And to: Singapore

Repeated for information to: Foreign Office
Kuala Lumpur

My telegram No. 94 to Jesselton: Anglo-Philippine talks.

Garcia has fallen sick and his place will be taken by
his assistant Major Antonia Y Concepcion.

DISTRIBUTED TO

South East Asia Department
Far Eastern Department
Information Policy Department
Information Research Department
News Department



HHHHH

FORN

CONFIDENTIAL



(1653)

BRITISH EMBASSY

Enter

B 6/8.

MANILA

July 31, 1963

RECEIVED IN
ARCHIVES No 14
- 7 AUG 1963

DP165/13

My Dear Name,

The Anglo-Philippine talks on piracy in Sulu seas took place as arranged in Sandakan on July 24 and 25 and Lt. Cdr. P. A. Woollings R.N. will be rendering an official report on the proceedings which will doubtless be reaching you through separate channels. You may, however, be interested to have an unofficial account of the visit as seen through the eyes of the two members of this Embassy who accompanied the Filipino delegation,

2. It is clear that the Filipinos seized the opportunity presented to them by the staging of the talks in Sandakan to conduct an informal investigation into economic and social conditions in North Borneo, quite unrelated to the actual subject matter of the talks. Attached to their delegation were two extraneous bodies in the persons of Minister Benito Bautista, who holds the rank of Minister in the Department of Foreign Affairs and appears from what he told one of our Embassy representatives to have special responsibilities for North Borneo affairs. You may remember him from the London talks. The other was Lt. Alex Melchor, an extremely able officer of the Philippine Navy, seconded to the Programme Implementation Agency, whose special field is forward economic planning. The last minute inclusion of Bautista in the delegation gave us grounds to suspect that the Filipinos might wish to give the talks a political twist, in spite of the fact that we had stressed from the outset that these were to be on a strictly operational level. This suspicion was somewhat reinforced by the announcement, conveyed to us obliquely through the Department of Defence on the eve of the delegation's departure, that Bautista would be carrying a letter of invitation to Donald Stephens to visit Manila. In the event, however, Bautista failed to produce any letter, studiously effaced himself from the actual talks (confining himself to making somewhat tiresome comments from the sidelines on their futility from the Filipino point of view) and appeared to be primarily concerned with soliciting informal exchanges of views with the local authorities on such matters as town planning, agricultural development, labour problems (with particular reference to Filipino labour) and possible openings for Filipino exports in the North Borneo market. Both the Residents in Sandakan and in Tawau rose nobly to the occasions in acceding to Bautista's somewhat erratic whims and devoted a considerable amount of their time to satisfying his and Melchor's curiosity. Although this had not been included in the programme, a day's trip to Tawau was arranged, where the Filipinos displayed some

/interest

F. A. Warner, Esq., C.M.G.,
South-East Asia Department,
Foreign Office,
LONDON.

CONFIDENTIAL

THIS IS A COPY

THE ORIGINAL HAS BEEN RETAINED

IN THE DEPARTMENT UNDER SECTION

3 (4) OF THE PUBLIC RECORDS ACT 1957



Resident's Office
Sandakan,
North Borneo

25th July, 1954

interest in visiting the Borneo Abaca and Lumber Estate. The Filipinos then asked if they might fly from Tawau to Jesselton, where they seemed to nourish the hope that they might meet someone from the Secretariat, even though they were told that it was highly unlikely that this could be arranged at the last minute. However, their aircraft broke down in Tawau and with the resulting delay before a relief aircraft could be flown from Manila, the Jesselton trip had to be cancelled and the delegation flew straight home.

3. The delegation proper was, in fact, headed by Lt. Col. B. Alejandro of the J.2. (Intelligence) Division at AFPHQ, and it was apparent that it was under strict orders from the Secretary of Defence, Peralta, to achieve workmanlike results from the talks. There has been considerable publicity in the press recently about smuggling activities and some criticism of the inadequacy of the law enforcement agencies in combating them. Peralta is therefore presumably concerned to prove that he is taking all necessary measures to stamp these out. This was clearly at the back of the minds of the delegation in their drafting of the Protocol which was drawn up at the end of the talks. In point of fact, the Filipinos played fair and did not press the smuggling issue unduly hard, no doubt realising that they would get nowhere at talks held on a purely operational level. As you will see from the agreed Protocol (three copies of which are attached at Annex A) the talks were confined almost solely to piracy and other manifestly illegal activities. Nevertheless, the Filipinos have intimated that they may wish to hold further talks at a higher level and we may expect them to raise barter trading as a political issue. They are doubtless waiting to see the outcome of the present Summit talks before deciding whether to embark on these before the formation of Malaysia or after.

4. I am copying this letter without Annex to Turner in Jesselton, the Office of the High Commission in Kuala Lumpur, to Adams in Singapore and to FOCINFEEF.

Your sincerely
T. Peters
(T. Peters)

Resident's Office,
Sandakan,
North Borneo.

25th July, 1963.

S U M M A R Y R E P O R T
ANGLO-PHILIPPINE CO-OPERATION
MEETING OF 24TH AND 25TH JULY 1963

I. Introduction

1. Representatives of H.M. Government in North Borneo, Flag Officer Commanding-in-Chief Far Eastern Fleet and the Republic of the Philippines met at Sandakan, North Borneo, on 24th and 25th July 1963 to discuss problems arising out of operations against illegal activities in the Sulu - North Borneo sea frontier area.

II. Examination of the Agenda

Agenda Item 1: "Scope of informal visits between Philippine and British officers engaged in operations in the area."

2. The Representatives agreed that exchange visits between officers engaged in operations in the area are most desirable. These visits should be arranged on the spot between the officers concerned and as often as may be necessary, for the consideration of operational problems of immediate concern.

3. They also agreed that visits at about three (3) months intervals should include Headquarters officers, to conduct a review of existing co-operative arrangements and to consider any additional arrangements as may be necessary to improve the effectiveness of operations in the area. These visits should be staged alternately in the Philippines and North Borneo. The hosts for such conferences should be responsible for preparing the facilities for the conferences and assisting visiting delegations with accommodation and other administrative matters. Expenses for accommodations and transport shall be borne by respective Delegations.

Agenda Item 2: "Co-operation and co-ordination at operational level."

4. The Representatives agreed on proposed improvements in the existing radio link between the Philippine Naval Station at Batu Batu and Sandakan Police Headquarters. Details of such communications arrangements are in the Annex.

5. The Philippines representatives agreed to provide the North Borneo Police with information about the following:

- a. Operations being contemplated in the Sulu area to prevent fugitives from seeking sanctuary in North Borneo.

- b. Impending pirate raids.
 - c. Identities of pirates and other law breakers wanted by the North Borneo authorities.
 - d. Information via the Philippine Navy of those small craft which have been properly cleared by Philippine authorities to trade with North Borneo.
6. The North Borneo Representatives agreed:--
- a. To take appropriate action under their Laws against small craft engaging in trade between Sulu and North Borneo without legitimate papers.
 - b. To provide the Philippine authorities with information on those who have or whom they suspect of engaging in piracy, as a basis for further investigative action.

Agenda Item 3: "Licensing and identification of craft."

7. The Philippine authorities will be supplied with copies of the regulations concerning the licensing and marking of all craft registered in North Borneo and were invited to consider the adoption of similar measures to facilitate the identification of illegal craft.

Agenda Item 4: "Requirements of Philippine Law in respect of craft trading with North Borneo."

8. The North Borneo representatives tabled specimen shipping documents presently being used by Filipino barter traders. The Philippine representatives stated that the forms had gone out of use two years previously and tabled the current legal forms.

9. The Philippine representatives promised to supply a comprehensive paper on Philippine Laws and regulations for craft trading between the Philippines and North Borneo, including samples of forms and specimen seals and signatures of Philippine officials in Jolo, Bongao and Balabac authorised to authenticate such forms. They explained that only inhabitants of the province of Sulu are authorised to trade with North Borneo utilizing small craft and that the small fishing boats (described as "Basnig") are licenced only for fishing purposes, not trade, and are not in customary use by the inhabitants of Sulu. Any such craft should be treated with suspicion.

III. Other Matters

10. This Summary Report has been prepared and signed with the understanding that any agreements contained herein are subject to review and approval by respective higher authority.

BLAS A. ALEJANDRE
Colonel, GSC (OS)
Head, Philippine Panel

A.M. GRIER
Resident Sandakan
Head, British Panel

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

FAR EAST.

-7 AUG 1963

1

Resident's Office,
Sandakan,
North Borneo.
25th July, 1963.

S U M M A R Y R E P O R T

ANGLO-PHILIPPINE CO-OPERATION

MEETING OF 24TH AND 25TH JULY 1963

I. Introduction

1. Representatives of H.M. Government in North Borneo, Flag Officer Commanding-in-Chief Far Eastern Fleet and the Republic of the Philippines met at Sandakan, North Borneo, on 24th and 25th July 1963 to discuss problems arising out of operations against illegal activities in the Sulu - North Borneo sea frontier area.

II. Examination of the Agenda

Agenda Item 1 : "Scope of informal visits between Philippine and British officers engaged in operations in the area"

2. The Representatives agreed that exchange visits between officers engaged in operations in the area are most desirable. These visits should be arranged on the spot between the officers concerned and as often as may be necessary, for the consideration of operational problems of immediate concern.

3. They also agreed that visits at about three (3) months intervals should include Headquarters officers, to conduct a review of existing co-operative arrangements and to consider any additional arrangements as may be necessary to improve the effectiveness of operations in the area. These visits should be staged alternately in the Philippines and North Borneo. The hosts for such conferences should be responsible for preparing the facilities for the conferences and assisting visiting delegations with accommodation and other administrative matters. Expenses for accommodations and transport shall be borne by respective Delegations.

Agenda Item 2 : "Co-operation and co-ordination at operational level."

4. The Representatives agreed on proposed improvements in the existing radio link between the Philippine Naval Station at Batu Batu and Sandakan Police Headquarters. Details of such communications arrangements are in the Annex.

5. The Philippines representatives agreed to provide the North Borneo Police with information about the following:-

- a. Operations being contemplated in the Sulu area to prevent fugitives from seeking sanctuary in North Borneo.
- b. Impending pirate raids.
- c. Identities of pirates and other law breakers wanted by the North Borneo authorities.

/d.

CONFIDENTIAL

d. Information via the Philippine Navy of those small craft which have been properly cleared by Philippine authorities to trade with North Borneo.

6. The North Borneo Representatives agreed:-

- a. To take appropriate action under their Laws against small craft engaging in trade between Sulu and North Borneo without legitimate papers.
- b. To provide the Philippine authorities with information on those who have or whom they suspect of engaging in piracy, as a basis for further investigative action.

Agenda Item 3 : "Licensing and identification of craft."

7. The Philippine authorities will be supplied with copies of the regulations concerning the licensing and marking of all craft registered in North Borneo and were invited to consider the adoption of similar measures to facilitate the identification of illegal craft.

Agenda Item 4 : "Requirements of Philippine Law in respect of craft trading with North Borneo."

8. The North Borneo representatives tabled specimen shipping documents presently being used by Filipino barter traders. The Philippine representatives stated that the forms had gone out of use two years previously and tabled the current legal forms.

9. The Philippine representatives promised to supply a comprehensive paper on Philippine Laws and regulations for craft trading between the Philippines and North Borneo, including samples of forms and specimen seals and signatures of Philippine officials in Jolo, Bongao and Balabac authorised to authenticate such forms. They explained that only inhabitants of the province of Sulu are authorised to trade with North Borneo utilizing small craft and that the small fishing boats (described as "Basnig") are licensed only for fishing purposes, not trade, and are not in customary use by the inhabitants of Sulu. Any such craft should be treated with suspicion.

III. Other Matters

10. This Summary Report has been prepared and signed with the understanding that any agreements contained herein are subject to review and approval by respective higher authority.

BLAS A. ALEJANDRE
Colonel, GSC (OS)
Head, Philippine Panel

A.M. GRIER
Resident Sandakan
Head, British Panel

CONFIDENTIAL

ANNEX TO SUMMARY REPORT

PHILIPPINE NAVY - NORTH BORNEO AUTHORITIES

AT SANDAKAN

Naval Station Batu Batu (PN)	HF 4800 KC	Sandakan Police Headquarters
------------------------------------	---------------	------------------------------------

1. CALL SIGNS

- a. Naval Station, Batu Batu (NSBB) DWN3
- b. Sandakan Police Headquarters VQB46

2. PERIODS OF CONTACT

Every four (4) hours and continuous watch on request.

3. FREQUENCIES

4800 KCs subject to confirmation by the Philippine Authorities.

- 4. The North Borneo representatives stated that the use of 4800 KCs was intended only as a temporary measure and that investigations were currently being undertaken with a view to obtaining a new anti-piracy frequency.

5. ALTERNATE COMMUNICATION CHANNEL

Through the UK Services Attache, British Embassy, Manila.

CONFIDENTIAL

Fonti d'Archivio

- *Admiralty and Ministry of Defence, Navy department: Correspondence and Papers. Original Series (1st group): 1660-1839. Captain's Letters A-H*, National Archives, Londra, ADM 1/1669/184.
- *Armed raids along the Coastline of North Borneo*, acting governor of North Borneo to the commander-in-chief, Far East Station, Dominions Office, 30 luglio 1962, DO 169/31
- *Commercial relations: Talks with UK on piracy*, National Archives, 1963, Londra, FO 371/170007
- *Correspondence between the Bengal Government and Rear Admiral Sir Edward Owen, Vol 2 - extent of Malay piracy in the Malacca Straits and elsewhere in the Eastern Seas - insurrection in Java - report on the Dutch military forces in Java - further reference to the Dutch settlement in New Guinea - report of Commander John Parker on the Dinding islands (pp 131-37) etc*, 1830-1831, British Library: Asian and African Studies, Londra, IOR/F/4/1331/52585
- *Governor of North Borneo to the commissioner general for United Kingdom in Southeast Asia*, Colonial Office, 13 novembre 1959., CO 1030/752
- *Letters dated 1823, 1832 and 1837, from James Prinsep (1799-1840), oriental scholar*, British Library: Asian and African Studies, Londra, Mss Eur C486
- *Minute of Governor R. Fullerton regarding the trade of Penang, Singapore and Malacca (with associated correspondence), aprile 1829-agosto 1830*, British Library: Asia and African Studies, Londra, IOR/F/4/1271/51022
- *OVERSEAS: Far East (Code B, 42/5): Piracy in Malacca Straits*, National Archives, 1953, Londra, AIR 2/12136
- *Persons, Stated to be from Sitangkai*, rapporto della legazione Britannica di Manila al segretario di stato per gli Affari Esteri, Foreign Office, 24 marzo 1950, FO 371/84337
- *Piracies and Armed Raids*, from governor of North Borneo to the secretary of state for the Colonies, Colonial Office, 8 gennaio 1963, CO 1030/1660
- *Principal correspondents: Lord Auckland; Sir James Rivett Carnac; Lord Elphinstone; Sir Robert Grant, Governor of Bombay*, British Library: Asian and African Studies, Londra, Mss EurF213/9
- *Report on Piracy in the Straits Settlements (1826)*, British Library: Asia and African Studies, Londra, IOR/F/4/1724/69433
- *Report on Piracy in the Straits Settlements (1828)*, British Library: Asia and African Studies, Londra, IOR/F/4/1724/69433
- *Singapore: copies of correspondence between the Governor of the Straits Settlements and Abu Bakar, Temenggong of Johore, and others; suppression of piracy, Inche Wan Ahmed, Pahang*, National Archives, Londra, FCO 141/16649

Monografie

- Anand R.P., *Studies in International Law and History: An Asian Perspectives*, Martinus Nijhoff, Leida, 2004
- Anderson J., *Mission to the east coast of Sumatra in M.DCCC.XXIII under the direction of the government of Prince of Wales Island*, Blackwood & Cadell, Londra, 1826.
- Barrow J., Barrow W., *A Private Memoir of the Life and Services of the Late William Barrow, Esq. (H.M.S. Rose), Commander Royal Navy*, Oxford University Press, Londra, 1850
- Beckman R.C., Roach J.A., *The Way Froward: Enhancing Legal Cooperation Between ASEAN Member States*, Edward Elgar Publishing Limited, Cheltenham, 2012
- A cura di Bertolucci Pizzorusso V., *Marco Polo, Il Milione*, Adelphi, Milano, 1975
- Bohn M.K., *The Achille Lauro Hijacking: Lessons in the Politics and Prejudice of Terrorism*, Potomac Books Inc., Dulles, 2004
- Bolton K., Hutton C., *Triad societies: Western Accounts of the History, Sociology and Linguistics of Chinese Secret Societies*, Routledge, Londra, 2000
- Borham Abd. J., *Pengantar Perundangan Islam (An Introduction to Islamic Legislature)*, Universiti Teknologi Malaysia press, Johor Bahru, 2002
- Braudel F., *Storia, misura del mondo*, Il Mulino, Bologna 1998
- Buckley C.B., *An Anecdotal History of Old Times in Singapore*, University of Malaya Press, Singapore, 1965, vol. 1
- Burke W.T., *Submerged Passage Through Straits: Interpretations of the Proposed Law of the Sea Treaty Text*, Washington Law Review, 1977, vol. 52
- Chalermphanupap T., Ibañez M., *ASEAN measures in combating piracy and other maritime crimes*, Edward Elgar Publishing Limited, Cheltenham, 2012
- Chee T.S., *Essays on literature and society in Southeast Asia: political and sociological perspectives*, Singapore university press, Singapore, 1981
- Colombos C., *The International Law of The Sea*, Longmans Green & Co., Londra, 1967
- Cortesao A., *The Suma Oriental of Tomé Pires an account of the east, from the Red Sea to China, written in Malacca an India in 1512-1515 and The Book Of Francisco Rodrigues Pilot-Major of the Armada that discovered Banda and the Moluccas, rutter of a voyage in the Red Sea, nautical rules, almanac and maps, written and drawn in the east before 1515 [orig. XVI sec.]*, Asian Educational Services, New Delhi, 2005
- Deschamps H., *Pirates et Flibustiers*, Presses Universitaires de France, Parigi, 1952

- Dos Santos Alves J.M., *O domínio do norte de Samatra. A história dos sultanatos de Samudera-Pacém e de Achém, e das suas relações com os Portugueses (1500-1580)*, Sociedade histórica da independência de Portugal, Lisboa, 1999.
- Douw L., *Unsettled frontiers and transnational linkages: new tasks for the historian of modern Asia*, Vanderbilt University Press, Amsterdam, 1997
- A cura di Drewes G.W., *Hikajat Potjut Muhamat. An Acehnese Epic*, edito da G. W. Drewes, l'Aia, 1979
- Fang L. Y., *Undang-Undang Melaka, The Laws of Melaka*, Martinus Nijhoff, l'Aia, 1976
- Fuller S., *Evolution and Adaptation of the Yakuza in Twentieth Century Japan: A Thesis in History*, State University College, Buffalo, 2010
- Gott R., *Britain's Empire: Resistance, Repression and Revolt*, Verso Books, Londra, 2011
- Guillot C., Lombard D., Ptak R., *From the Mediterranean to the China Sea: Miscellaneous Notes*, Harrassowitz Verlag, Wiesbaden, 1998
- Gungwu W., *Community and nation: essays on Southeast Asia and the Chinese*, Heinemann educational books, Singapore, 1981
- Harlow B.A., *UNCLOS III and Conflict Management in Straits*, Ocean Dev. & Law J., 1985, vol. 15
- Hill P.B.E., *The Japanese Mafia: Yakuza, Law, and the State*, OUP Oxford, 2006
- A cura di Hirth F., Rockhill W.W., *Chau Ju-Kua: his work on the Chinese and Arab trade in the twelfth and thirteenth centuries entitled Chu-fan-chi [orig. XIII sec.]*, Paragon book reprint corp., New York, 1966
- Hribernik M., *Countering Maritime Piracy and Robbery in Southeast Asia, The Role of The ReCAAP Agreement*, Briefing Paper, European Institute for Asian Studies, 2013
- Hussin A.R., *The management of the Straits of Malacca: Burden sharing as the basis for cooperation in Proceeding of Lima International Maritime Conference 2005: Enhancing Security in the Straits of Malacca: Amalgamation of Solutions to Keep the Straits Open to All*, Maritime Institute of Malaysia, Kuala Lumpur, 2007
- A cura di Izzo F., Van Groot H., *Mare Liberum [orig. 1609]*, Liguori Editore Srl, 2007
- Jeshurun C., *Governments and rebellions in Southeast Asia*, Institute of Southeast Asian Studies, Pasir Panjang, 1985
- Jessup P.C., *The Law of Territorial Waters and Maritime Jurisdiction*, GA Jennings, New York, 1927
- Joo-Jock L., V.S., *Armed communist movements in Southeast Asia*, Aldershot, Gower, 1984

- Ke X., *Piracy, Seaborne Trade and the Rivalries of Foreign Sea Powers in East and Southeast Asia, 1511 to 1839: A Chinese Perspective*, Institute Of Southeast Asian Studies, Singapore, 2006
- King V. T., Wilder W., *Ethnicity in Southeast Asia*, Institute of Southeast Asian studies, Singapore, 1982
- Kleinen J., Osseweijer M., *Pirates, Ports, And Coasts in Asia, Historical and Contemporary Perspectives*, Institute of Southeast Asian Studies, Singapore, 2010
- Koh K.L., *Straits in international navigation: contemporary issues*, Oceana, Londra, 1982
- Kong C.Y., *The Triads as Business*, Routledge, Londra, 2000
- La Cecla F., Zanini P., *Lo stretto indispensabile. Storie e geografie di un tratto di mare limitato*, Mondadori, Milano, 2004
- Langewiesche W., *The Outlaw Sea: A World of Freedom, Chaos, and Crime*, North Point Press, New York, 2005
- Lopian A.B., *Violence and Armed Robbery in Indonesian Seas*, Institute of Southeast Asian Studies, Leida, 2010
- Larson D.L., *Security Issues and the Law of the Sea*, University Press of America, 1994
- Lau-Fong M., *The Triads and the Underworld: Solidarity and Change in Chinese Triads: Perspectives on Histories, Identities, and Spheres of Impact*, Singapore History Museum, 2002
- Layton S., *Authority beyond the Ganges: The Politics of Predation on a Maritime Frontier*, Cambridge University Press, Londra, 2011
- Lehr P., *Violence at Sea: Piracy in the Age of Global Terrorism*, Routledge, Londra, 2006
- Leifer M., *Dilemmas of statehood in Southeast Asia*, Asia Pacific Press, Singapore, 1972
- Leyden J., *Malay Annals*, A. & R. Spottiswoode, Londra, 1821
- Linehan W., *A History Of Pahang*, The Malaysian Branch of The Royal Asiatic Society, Charles Grenier Sdn. Bhd., Kuala Lumpur, 1973
- Ling C.W., *Maritime Crimes and the Problem of Cross-Border Enforcement: Making the most of Existing Multilateral Instruments*, Edward Elgar Publishing Limited, Cheltenham, 2012
- Liss C., *Oceans of Crime, Maritime Piracy and Transnational Security in Southeast Asia and Bangladesh*, Institute of Southeast Asian Studies, Singapore, 2011
- Lombard D., Aubin J., *Marchands et hommes d'affaires asiatiques dans l'Océan Indien et la Mer de Chine, 13e-20e siècle*, Éditions de l'École des hautes études en sciences sociales, Parigi, 1988

- Mackenzie H., *Storms and Sunshine of a Soldier's Life. Lt. Gen. Colin Mackenzie, C.B., 1825-1881*, Nabu Press, Edinburgo, 2012
- A cura di Magoffin R. van D., Van Bijkershoek C., *De dominio maris dissertation [orig.1702]*, Oxford University Press, New York, 1923
- Majul C., *Muslims in the Philippines*, St. Mary's Publishing, Manila, 1978
- Matheson V., Andaya B. W., Raja Ali Haji ibn Ahmad, *The Precious Gift (Tuhfat al-Nafis)*, Oxford University Press, Kuala Lumpur, 1982
- McFarlane J., *Transnational Crime and Asia-Pacific Security* in Sheldon W. Simon, *The Many Faces of Asian Security*, Lanham: National Bureau of Asian Research, 2001
- Møller J. Ø., *How Asia can shape the world: from the era of plenty to the era of scarcities*, Institute of Southeast Asian Studies, Singapore, 2011
- Ong-Webb G.G., *Southeast Asian Piracy: Research and Developments in Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits*, Institute of Southeast Asian Studies, Singapore, 2006.
- Ormerod H.A., *Piracy in the Ancient World: An Essay on Mediterranean History*, Liverpool University Press, Liverpool, 1979
- A cura di Praz M., W. Shakespeare, *Enrico VI in Teatro* (raccolta di opere), Sansoni, Firenze, 1943, vol. 1
- R. Pollak, *The Colombo Bay*, Simon & Schuster, New York, 2004
- Rappa A.L., *Globalization: power, authority, and legitimacy in late modernity*, Institute of Southeast Asian Studies, Singapore, 2011
- Raymond C.Z., *Piracy in the waters of Southeast Asia* in K.C. Guan, J. Skogan, *Maritime Security in Southeast Asia*, Routledge, Londra, 2007
- Reid A., *Southeast Asia in the Age of Commerce 1450-1680*, Yale University Press, Londra 1988, vol. 1 *The Lands Below the Winds*
- Reid A., *Southeast Asia in the early modern era: trade, power, and belief*, Cornell University Press, New York, 1993
- Reisman W.M., *The Regime of Straits and National Security: An Appraisal of International Law Making*, Faculty Scholarship Series, 1980
- Ronzitti N., *The Law of the Sea and the Use of Force against Terrorist Activities in Maritime Terrorism and International Law*, Martinus Nijhoff, Dordrecht, 1990
- Ross M., *Austronesian Historical Linguistics and Culture History: A Festschrift for Robert Blust*, Australian National University, Pacific Linguistics, Research School of Pacific and Asian Studies, Canberra, 2009.

- Rost R., *Miscellaneous Papers Relating to Indo-China and the Indian Archipelago*, Routledge, Londra 2001, vol. 1
- Sakhujia V., *Asian maritime power in the 21st century: strategic transactions: China, India, and Southeast Asia*, Institute of Southeast Asian Studies, Singapore, 2011
- Schulze K.E., *The free Aceh Movement (GAM): Anatomy of a Separatist organization*, East-West Center, Washington, 2004
- Sir Cavenagh O., *Reminiscences of an Indian Official*, W.H. Allen & Co., Londra, 1884
- Sir Stamp L.D., *A Glossary of Geographic Terms*, Longman Group United Kingdom, Londra, 1968
- Smith R.W., *An Analysis of the Strategic Attributes of International Straits: A Geographical Perspective*, Maritime Studies Management, 1974, vol. 2
- Sørensen M., “*Law of the Sea*”, *International Conciliation*, n°520, Anne Winslow & Agnese N. Lockwood, New York, 1958
- Stone H., *From Malacca to Malaysia, 1400-1965*, Harrap, London, 1966
- Tarling N., *Piracy and Politics in the Malay World: A Study of British Imperialism in Nineteenth Century South-east Asia*, Donald Moore Gallery, Londra, 1963
- Ter Haar B.J., *Ritual and Mythology of the Chinese Triads: Creating an Identity*, Koninklijke Brill, Leida, 1998
- Trindade F. A., Lee H. P., *The Constitution of Malaysia: further perspectives and developments, essays in honour of Tun Mohamed Suffian*, Oxford University press, Singapore, 1986
- Trocki C.A., *Prince of Pirates. The Temenggongs and the development of Johor and Singapore 1784-1885*, Singapore University Press, Singapore, 1979
- Valencia M., Johnson D., *Piracy in Southeast Asia: Status, Issues and Responses*, Institute of Southeast Asian Studies, Singapore, 2005
- Von Hoesslin K., *Piracy and Armed Robbery Against Ships in the ASEAN Region: Incidents and Trends*, Edward Elgar Publishing Limited, Cheltenham, 2012
- Wah L. K., *The politics of Chinese unity in Malaysia: reform and conflict in the Malaysian Chinese association, 1971-73*, Maruzen Asia, Singapore, 1982
- Warren J.F., *The Sulu Zone, 1768-1898: The Dynamics of External Trade, Slavery, and Ethnicity in the Transformation of a Southeast Asian Maritime State*, National University of Singapore Press, Singapore, 2007
- Wheatley P., *The Malay Peninsula as known to the Chinese of the Third Century A.D.*, Perpustakaan Negara Malaysia, Kuala Lumpur, 1995

- Williams P., *Transnational Criminal Networks in Networks and Netwars: The Future of Terror, Crime, and Militancy*, Rand Corporation, 2001

Saggi e articoli

- «*Singapore and Straits directory*» Fraser & Neave, n°6, Singapore, 1883
- Alexander C. e Hill G., *The steamers employed in Asian waters, 1819-39*, «Journal of the Royal Asiatic Society Malayan Branch», vol. 27, n°1, 1954, pagg. 120-162
- Cataldi G., *Il caso dell'Achille Lauro e la giurisdizione dello Stato costiero nel mare territoriale* in «Rivista di Diritto Internazionale» (Società italiana di diritto internazionale e di diritto dell'Unione Europea), N°70, 1987.
- Chalk P., *Contemporary Maritime Piracy in Southeast Asia*, «Studies in Conflict and Terrorism» (Routledge), vol. 21, n°1, 1998, pagg. 87-112
- Cowan C.D., *Continuity and Change in the International History of Maritime South East Asia*, «Journal of Southeast Asian History» (Cambridge University Press), vol. 9, n°1, 1968, pagg. 1-11
- Dean A.H., *The Geneva Conference on the Law of the Sea: What was Accomplished*, «The American Journal of International Law» (The American Society of International Law), Vol. 52, n°4, 1958, pagg. 607-628
- Gungwu W., *The First Three Rulers of Malacca*, «Journal of the Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society» (Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society), Vol. 41, No. 1 (213) 1968, pagg. 11-22
- Guoxing J., *U.S. RMSI Contravenes UN Convention on the Law of the Sea*, «Pacific Forum» (PacNet), n°29, Honolulu, 2004, pagg. 1-2
- Haller-Trost R., *The Territorial Dispute Between Indonesia and Malaysia over Pulau Sipadan and Pulau Ligitan in the Celebes Sea: A Study in International Law in Boundary & Territory Briefing*, vol. 2, n° 2, International Boundaries Research Unit, C. Schofield & P. Hocknell Ltd., Durham, 2008
- Haudricourt A.G., *La place du Vietnamien dans les langues austroasiatiques*, Bulletin de la Société de Linguistique , n°49, Parigi, 1953, pagg. 122-128
- Kenny H.J., *China and the Competition for Oil and Gas in Asia*, Asia-Pacific Review, «Journal of the Institute for International Policy» (Routledge), vol. 11, n°2, 2004, pagg. 36-fine
- A cura di Logan J.R., *The Journal of the Indian Archipelago and Eastern Asia*, vol. 3, Mission Press, Singapore, 1849, pagg. 634-635
- Moore C., *Piracy and the Use of Force in Australia* in Forbes A., *Australia's Response to Piracy: a Legal Perspective*, «Papers in Australian Maritime Affairs» (Sea Power Centre Press), No. 31, 2011, pagg. 87-101

- Moore J.N., *The Regime of Straits and the Third United Nations Conference on the Law of the Sea*, «American Journal of International Law» (The American Society of International Law), vol. 74, 1980, Pagg. 74-121
- Oxman B.H., *The Third UNCLOS: The Eighth Session (1979)*, «American Journal of International Law» (The American Society of International Law), vol 74, 1980, pagg. 1-47
- Roach J.A., *Initiatives to Enhance Maritime Security at Sea*, «Marine Policy Special Issue» (Elsevier), vol. 28, n°1, 2004, pagg. 41-67
- Smail J.R.W., *On the Possibility of an Autonomous History of Modern Southeast Asia*, «Journal of Southeast Asian History» (Cambridge University Press), vol. 2, n° 2, 1961, pagg. 72-102
- Stehr M., *Modern Piracy: Growing Threat to Shipping, Counter Threat Technology and Tactics*, «Naval Forces Magazine», vol. 26, n° 5, 2005, pagg. 20-31
- *United States Responses to Excessive National Maritime Claims*, «Limits in the Seas» (United States Department of State Bureau of Oceans and International Environmental and Scientific Affairs), n°112, 1992, pagg. 2-10
- Ussher B., *Maritime Piracy: The Australian Jurisdiction*, «Occasional Papers of the Royal Australian Naval Reserve Professional Studies Program» (Australian Naval Institute Press), vol. 4, n°5, 2010, pagg. 1-6
- Vegar J., *Terrorism's New Breed*, «Bulletin of The Atomic Scientists», vol. 54, n°2, 1998, pagg. 50-56

Articoli di stampa e materiali giuridici

- Ahmad R., *Pirates and Terrorists not Natural Allies*, Straits Times Interactive, 29 giugno 2004
- Ahmad R., *Two ships seized in Indonesian waters Hijackings underscore the problem of piracy as maritime experts gathered in KL warn that coast guards are no match for well-equipped pirates*, The Straits Times Interactive, 27 giugno 2001
- Burton J., *Anti-terrorism Patrols Planned for Malacca Straits*, Financial Times, 19 giugno 2004
- Chew L.K., *China could Play Part in ASEAN's Maritime Security*, Straits Times, 20 luglio 2004
- Dragonette C., *Worldwide Threat to Shipping Mariner Warning Information*, Office of Naval Intelligence Analysis Department, 21 febbraio 2002
- Evans M., *US Plans to Seize Suspects at Will*, The Times, Londra, 11 luglio 2003
- Harsono A., *Mr Wong: Pirate or law-abiding citizen?*, The Nation, 13 aprile 1999
- *Indonesia Navy Arrests Tsunami Aid Pirates in Aceh*, Reuters, 2006
- *Indonesia orders pirates, sea terrorists shot on sight*, Reuters, 18 giugno 2004
- *Indonesia, Malaysia, Singapore Launch Coordinated Patrol of Malacca Strait*, The Jakarta Post 20 luglio 2004
- International Maritime Bureau, *India shows the way in piracy battle*, Asia Times, 27 febbraio 2003
- Kemp T., *Crime on the High Seas: The World's most Pirated Waters*, CNBC, 15 settembre 2014
- *Malacca Buccaneers, step aside, Somalia: South-East Asia is the new piracy capital of the world*, The Economist, 27 giugno 2015
- Moses B., *France Wants US Warships out of Straits*, New Straits Times, 9 giugno 2004
- Parameswaran P., *ASEAN Defense Ministers Sign Security Declaration*, The Diplomat, 17 marzo 2015
- Philippines, Japan Lead Multilateral Anti-piracy Exercises, BBC Monitoring Asia-Pacific Londra, 7 marzo 2003
- *Proliferation Security Initiative: Statement of Interdiction Principles*, Fact Sheet, The White House, Office of the Press Secretary, Washington DC, 4 settembre 2003
- Rahil S., *Singapore Seeks Joint Patrols of Malacca Straits, Involving Japan*, Kyodo News International, 20 maggio 2004

- Ramachandran S., *India Signs on as Southeast Asia Watchdogs*, Asia Time Online, 5 aprile 2002
- Situmorang F., *The need for cooperation in the Malacca Strait*, The Jakarta Post, 19 luglio 2012
- Southgate L., *Piracy in the Malacca Straits: Can ASEAN Respond?*, The Diplomat, Tokyo, 8 luglio 2015
- Sukarsono A., *Indonesia being tested over Malacca Strait –report*, The Jakarta Post, 19 luglio 2004
- U.S. Embassy Claims Senior Admiral mischaracterized, New Straits Times, 6 aprile 2004
- Urquhart D., *Indonesia Navy Guarding Fishermen Against Piracy Threats*, Shipping Times, 12 settembre 2002
- Urquhart D., *Terror-piracy Nexus: IMO Seeks Global Actions*, Shipping Times, 21 maggio 2004

-
-
- *ARF Work Plan on Maritime Security*, 2011-2013
 - *ASEAN Convention on Counter-Terrorism*, Cebu, Filippine, 15 gennaio 2007
 - *ASEAN Declaration on Transnational Crime*, Manila, Filippine, 20 dicembre 1997
 - *ASEAN Defence Ministers' Meeting Three-Year Work Programme*, 2007
 - *ASEAN Plan of Action to Combat Transnational Crime*, Yangon, Myanmar, 23 giugno 1999
 - *ASEAN Political-Security Community Blueprint*, 2009
 - *Asean Regional Forum Statement on Cooperation Against Piracy and Other Threats to Security*, Phnom Penh, Cambogia, 17 giugno 2003
 - *ASEAN-China Declaration on the Conduct of Parties in the South China Sea*, Phnom Penh, Cambogia, 4 novembre 2002
 - *Co-Chairs Summary Report of the 2nd ARF Inter-Sessional Meeting on Maritime Security*, 29-30 marzo 2010, Auckland, Nuova Zelanda
 - *Co-Chairs Summary Report of the 6th ARF Inter-Sessional Meeting on Maritime Security*, Bali, Indonesia, 22-23 maggio 2014
 - *Convention for the Suppression of the Unlawful Acts of Violence Against the Safety of Maritime Navigation*, Roma, Italia, 10 marzo 1988

- *Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone*, Ginevra, Svizzera, 29 aprile 1958
- Co-operative Mechanism On Safety Of Navigation and Environmental Protection in the Straits of Malacca and Singapore, 6 settembre 2007
- Declaration of ASEAN Concord II, Bali, Indonesia, 7 ottobre 2003
- ICC-IMB, *Piracy and Armed Robbery Against Ships*, Annual Report, 1° gennaio – 31 dicembre 2005
- ICC-IMB, *Piracy and Armed Robbery Against Ships*, Annual Report, 1° gennaio – 31 dicembre 2010
- ICC-IMB, *Piracy and Armed Robbery Against Ships*, Annual Report, 2004
- *International Convention Against the Taking of Hostages*, New York, USA, 17 dicembre 1979
- *International Convention for the Suppression of Financing of Terrorism*, New York, USA, 9 dicembre 1999
- *Joint Communiqué of the 6th ASEAN Law Ministers Meeting*, 2005
- *Joint Communiqué of the 8th ASEAN Law Ministers Meeting*, 2011
- *Joint Communiqué of the Second ASEAN Ministers of Justice, Ministers of Law and Attorneys-Generals Meeting*, 15-16 aprile 1993
- *Protocol of 2005 to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation*, Londra, Regno Unito, 14 ottobre 2005
- *Protocol to the Concept Paper for the Establishment of the ASEAN Defence Ministers' Meeting*, 2007
- ReCAAP Information Sharing Centre, *Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia*, Annual Report, gennaio – dicembre 2013
- ReCaap Information Sharing Centre, *Special Report on Hijacked/Missing Tug Boats and Barges in Asia*, marzo-giugno 2011
- Risoluzione IMO n°A1025(26), 2 dicembre 2009
- *The ASEAN Regional Forum – A Concept Paper*, Annex Concept Paper for the Establishment of an ASEAN Maritime Forum
- *Treaty on Mutual Legal Assistance in Criminal Matters*, Kuala Lumpur, Malesia, 29 novembre 2004
- *United Nation Convention Against Transnational Organized Crime and the Protocols Thereto*, Palermo, Italia, 12-15 dicembre 2000

- *United Nation Convention on the Law of the Sea*, Montego Bay, 1982
- *Vientiane Action Programme 2004 (2004-2010)*, Vientiane, Laos, 29 novembre 2004
- Yearbook of the International Law Commission, *Documents of the eighth session including the report of the Commission to the General Assembly*, 1956, vol. II

Sitografia

- <<http://thediplomat.com/2015/07/piracy-in-the-malacca-strait-can-asean-respond/>>.
- <<http://www.straitstimes.com/global>>.
- <<http://atimes.com/>>.
- <<http://www.theguardian.com/world/2014/apr/02/japanese-mobsters-launch-website-yakuza>>
- <<http://rt.com/news/japan-yakuza-launch-website-953/>>.
- <home.kyodo.co.jp/all/display.jsp?an=20040520156>.
- <<http://www.unimondo.org/Guide/Ambiente/Foreste-e-deforestazione/Sud-est-asiatico-possibile-uno-sviluppo-senza-deforestazione-131697>>.
- <<http://www.oceanuslive.org/main/viewnews.aspx?uid=00000675>>
- <<http://www.shiploc.com/web/en/47-mainfeatures.php>>.
- <<http://www.project-syndicate.org/commentary/the-philippines--sanctuaries-of-terror>>.
- <<http://cil.nus.edu.sg/1997/1997-asean-declaration-on-transnational-crime-signed-on-20-december-1997-in-manila-philippines/>>
- <<http://cil.nus.edu.sg/2003/2003-declaration-of-asean-concord-ii-signed-on-7-october-2003-in-bali-indonesia-by-the-heads-of-stategovernment/>>
- <<http://www.asean.org/archive/21215.pdf>>.
- <<http://www.asean.org/archive/21214.pdf>>.
- <<https://admm.asean.org/index.php/admm-news/7-news/336-asean-defence-ministers-chart-the-future-of-defence-cooperation-towards-asean-community-2015.html>>.
- <<http://www.asean.org/news/item/the-second-asean-ministers-of-justice-ministers-of-law-and-attorneys-general-meeting-1993-kuala-lumpur-15-16-april-1993>>.
- <<http://www.cm-soms.com/>>.
- <<http://www.un.org/en/terrorism/instruments.shtml>>.
- <<http://www.mondaq.com/x/400676/Marine+Shipping/Piracy+In+Southeast+Asia>>.
- <<http://www.economist.com/news/asia/21656237-step-aside-somalia-south-east-asia-new-piracy-capital-world-malacca-buccaneers>>.
- <<http://www.cnbc.com/2014/09/15/worlds-most-pirated-waters.html>>.

Cartografia

- Mappa a pag. 20 tratta da A. Reid *Southeast Asia in the Age of Commerce 1450-1680*, Volume I, pag. 9
- Mappa a pag. 175 tratta da ReCAAP Information Sharing Centre, *Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia*, Annual Report, gennaio – dicembre 2013
- Mappa a pag. 179 tratta da ReCaap Information Sharing Centre, *Special Report on Hijacked/Missing Tug Boats and Barges in Asia*, marzo-giugno 2011
- Mappa a pag. 221 tratta da *Malacca Buccaneers*, 27 giugno 2015