

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XVI LEGISLATURA —————

Doc. XXIV

n. 46

RISOLUZIONE DELLA 4^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Difesa)

d’iniziativa dei senatori AMATO e PINOTTI

approvata il 2 ottobre 2012

ai sensi dell’articolo 50, comma 2, del Regolamento, a conclusione dell’esame dell’affare assegnato sullo stato di attuazione delle disposizioni di cui all’articolo 5 del decreto-legge n. 107 del 2011, con particolare riferimento all’impiego di nuclei di protezione a bordo del naviglio civile che transita in acque colpite dal fenomeno della pirateria

La Commissione, a conclusione dell'esame, ai sensi dell'articolo 50, comma 2, del Regolamento, dell'affare assegnato sullo stato di attuazione delle disposizioni di cui all'articolo 5 del decreto-legge n. 107 del 2011, con particolare riferimento all'impiego di nuclei di protezione a bordo del naviglio civile che transita in acque colpite dal fenomeno della pirateria,

premessò che:

QUADRO GENERALE

il 90 per cento del commercio mondiale ed il 53,3 per cento di quello nazionale transita via mare lungo rotte che sono condizionate da punti di transito obbligatori verso zone di assoluta importanza strategica;

il principale snodo strategico del commercio marittimo internazionale si trova nel Golfo di Aden e nell'Oceano Indiano dove si sviluppano i due terzi del traffico mondiale di petrolio, la metà del traffico mondiale di *container*, un terzo del commercio di merci alla rinfusa, ed è l'area all'interno della quale transitano annualmente 1300 navi battenti bandiera italiana, per una media di quasi 4 al giorno, con picchi fino a 10 navi;

LA MINACCIA DEI PIRATI

il fenomeno della pirateria marittima ha evidenziato negli ultimi anni una notevole, progressiva diffusione, interessando una vasta porzione di Oceano Indiano che, a partire dalle coste somale e dal Golfo di Aden va estendendosi verso oriente fino alle coste dell'India;

le incursioni dei pirati, essendo state efficacemente contrastate dalle forze navali militari dispiegate in area, si sono spinte a distanze sempre più elevate dalla costa somala, evidenziando accresciute capacità di azione e di attacco;

nonostante il fenomeno della pirateria stia registrando, dopo l'iniziale diffusione in aree sempre più vaste (2008-2010), una fase di leggero decremento grazie ad una comunità internazionale maggiormente sensibile alla problematica e più determinata nell'adozione di misure di contrasto, ad oggi rimangono ancora nelle mani dei pirati somali ben 7 navi e 177 ostaggi: per un totale, nel solo 2011, di 439 assalti (riusciti e non) al naviglio mercantile internazionale dei quali 236 al largo delle coste della Somalia, nel Golfo di Aden e nel Mar Rosso (dati IMO - *International Maritime Organization*); 13 assalti sferrati ad imbarcazioni mercantili battenti bandiera italiana (10 nel Golfo di Aden e 3 nel Golfo di Guinea) - ai quali vanno aggiunte decine di segnalazioni di attività sospette riconducibili a tentativi di abbordaggio a danno del naviglio nazionale;

nel 2011, tre sono state le navi italiane tenute sotto sequestro dai pirati: la nave petroliera «Savina Caylyn», con 22 uomini di equipaggio,

abbordata l'8 febbraio da pirati somali al largo delle Coste dello Yemen e rilasciata il 21 dicembre 2011; il cargo «Rosalia D'Amato», con 22 uomini di equipaggio, abbordata il 20 aprile in pieno Mare Arabico e rilasciata il 25 novembre 2011; la nave petroliera «Enrico Ievoli», con 18 uomini di equipaggio, abbordata nelle acque prospicienti le coste somale il 27 dicembre e liberata il 23 aprile 2012 in seguito ad un'operazione condotta dalla Marina militare;

il contrasto alla pirateria marittima nel Golfo di Aden – oltre a configurare ingenti costi per il settore amatoriale – comporta costi strategici di medio periodo assai rilevanti per l'intero «sistema Paese», laddove il progressivo spostamento – peraltro già in atto – delle linee di traffico marittimo dal Mar Rosso e dal Mar Mediterraneo all'Oceano Atlantico potrebbe dar luogo ad una consistente riduzione dei traffici nel Mediterraneo, con ripercussioni molto gravi sulle prospettive di lavoro e di sviluppo economico dei principali porti italiani (Gioia Tauro, Genova, Livorno e Trieste), a tutto vantaggio dei porti africani atlantici e del nord Europa;

i costi economici imputabili alla sola pirateria somala, (dati www.oneearthfuture.org) corrispondono, per il 2011, a una somma tra i 6,6 ed i 6,9 miliardi di dollari a fronte dell'impatto complessivo dell'intero fenomeno piratesco che raggiunge i 12 miliardi di dollari;

onde scongiurare il propagarsi della minaccia piratesca l'Italia partecipa all'azione internazionale di contrasto alla pirateria, inizialmente consistente in un dispiegamento di sole unità navali militari nelle acque prospicienti la costa somala ed oggi corroborata dal coinvolgimento delle organizzazioni internazionali del comparto marittimo mondiale attraverso un'opera di diffusione delle informazioni e coordinamento delle iniziative a livello regionale;

sotto il profilo essenzialmente militare l'attività internazionale di contrasto alla pirateria è, ad oggi, testimoniata dalla presenza di navi, aerei da pattugliamento marittimo e uomini di circa venti nazioni che svolgono la loro attività a livello multinazionale come a livello nazionale;

l'Unione europea ha in corso un'operazione navale denominata *Atalanta*, alla quale partecipano, a rotazione, unità militari di Francia, Germania, Grecia, Italia, Spagna e Svezia; mentre la NATO è presente con l'operazione denominata *Ocean Shield* che ha caratteristiche simili a quella europea; a queste due operazioni si affiancano quelle di coalizione sotto egida statunitense denominata *Combined Maritime Force* ove partecipa anche l'Italia ed in particolare la Marina militare con personale di *staff* operativo e quelle prettamente nazionali poste in essere da India, Cina, Iran, Russia, Giappone ed altri Paesi;

sotto il profilo finanziario, nel 2012, le risorse stanziare dal nostro Paese per la partecipazione all'operazione militare dell'Unione europea denominata *Atalanta* e all'operazione della NATO denominata *Ocean Shield* per il contrasto della pirateria è pari a 49.686.380 euro; alle quali si devono aggiungere i 2.293.954 euro impiegati, nel medesimo periodo, per la partecipazione di personale militare alla missione militare dell'Unione europea denominata EUTM Somalia (*European Union Training*

Mission) e alla recente iniziativa dell'Unione europea per la *Regional Maritime Capacity Building* nel Corno d'Africa e nell'Oceano Indiano occidentale denominata EUCAP NESTOR;

CONTESTO INTERNAZIONALE

il Rapporto delle Nazioni Unite sulla pirateria somala, curato da Jack Lang e pubblicato il 25 gennaio 2011, sottolinea come, di pari passo all'indispensabile coordinamento internazionale dello strumento navale militare, tutti gli attori della *governance* dell'emergenza pirateria ravvisino un'accresciuta sensibilità riguardo al rigoroso rispetto, da parte delle imbarcazioni mercantili, di specifiche *best management practices* di auto-protezione, onde ridurre al minimo il rischio di soccombere ai tentativi di assalti pirateschi;

le vigenti *best management practices* di auto-protezione del naviglio (quali ad esempio l'addestramento dell'equipaggio, l'installazione di una cittadella blindata anti-sequestro sulla nave, l'elevazione di barriere in filo spinato anti-abbordaggio o il respingimento delle imbarcazioni dei pirati con generiche misure non letali, come l'utilizzo di potenti idranti) sono considerate dal citato rapporto il «miglior strumento per la protezione contro gli atti di pirateria»;

la pressante necessità di sviluppare un'efficace strategia di deterrenza, fondata sulla sinergia tra azione militare e comportamenti delle singole imbarcazioni private, e capace di comprendere misure accessorie alle *best management practices*, ha portato il *Maritime Safety Committee* (MSC) delle Nazioni Unite in seno all'IMO – riunitosi a Londra il 20 maggio 2011 – ad emanare due circolari (MSC.1/ Circ.1405 e MSC.1/ Circ.1406), recanti dettagliate «Linee guida provvisorie per le Compagnie private di sicurezza marittima che forniscono servizi di protezione a bordo di navi che transitano nell'Area ad Alto Rischio di Pirateria»;

il 23 febbraio 2012, a Londra, si è tenuta la Conferenza sulla Somalia (cui hanno partecipato 55 delegazioni nazionali), che, ribadendo l'assoluta necessità di sradicare la pirateria marittima, ha fatto esplicito riferimento agli sforzi compiuti nel campo dell'autodifesa da parte dell'industria marittima, sia per quanto riguarda le buone prassi gestionali a bordo sia per l'utilizzo di compagnie private per la sicurezza armata;

il 14 marzo 2012 il portavoce del Segretario di Stato degli Stati Uniti, Andrew Shapiro, ha comunicato che «il Dipartimento di Stato ha scelto di incoraggiare l'imbarco di *team* privati di protezione armata a bordo dei mercantili», poiché ritenuti «un fattore potenzialmente risolutivo per gli sforzi dell'azione anti-pirateria marittima», dicendosi altresì pronto a sviluppare una cooperazione con i Paesi costieri confinanti alle aree ad alto rischio pirateria, tesa ad incentivare l'emanazione di regolamenti che favoriscano il trasbordo di squadre di protezione privata adeguatamente armate ed equipaggiate da e per le navi mercantili statunitensi in transito in acque internazionali;

al fine di fornire agli armatori ed alle Società di Sicurezza Marittima (PMSC – *Private Maritime Security Companies*) uno strumento chiaro ed esauriente per poter gestire l'imbarco, l'operatività e le regole di ingaggio per le guardie di sicurezza a bordo delle navi mercantili, il 28 marzo 2012 l'Organizzazione del trasporto marittimo internazionale *Baltic and International Maritime Council* (BIMCO) – che rappresenta gli interessi degli armatori per un 65 per cento del tonnellaggio mondiale – ha pubblicato un «contratto-tipo» denominato GUARDCON per l'utilizzo di «guardie» di sicurezza a bordo di navi mercantili, per gli aspetti che attengono alle spedizioni ed agli affari legali marittimi, all'impiego di servizi di sicurezza, ed ai livelli minimi di copertura assicurativa per le società di sicurezza marittima;

durante il vertice del MSC dell'IMO, svoltosi tra il 16 ed il 25 maggio 2012 a Londra – cui hanno partecipato più di 900 delegati fra i quali il rappresentante per gli affari legali dell'ONU, numerosi Ministri degli esteri degli Stati membri dell'organizzazione, rappresentanti governativi, osservatori internazionali e organizzazioni non governative – su espressa richiesta del Segretario generale dell'IMO, Koji Sekimizu, è stato costituito un gruppo di lavoro al fine di redigere un documento contenente le linee guida definitive sull'utilizzo di personale di sicurezza privata in funzione antipirateria marittima (PMSCs) a bordo del naviglio privato, ritenute indispensabili all'armonizzazione delle politiche connesse alla protezione dei trasporti marittimi internazionali;

durante la riunione *ad hoc* svoltasi a Washington il 12 settembre 2012 e convocata dagli Stati Uniti sul tema dei *Privately Contracted Armed Security Personnel* è stato confermato dai numerosi paesi partecipanti un consenso ad approfondire la materia;

L'ITER DELLA NORMA

onde consentire l'autorizzazione all'imbarco di nuclei di protezione ed autodifesa armata a bordo del naviglio nazionale, anche l'Italia si è dotata di un'apposita legislazione introdotta a seguito delle indicazioni emerse dall'indagine conoscitiva sul possibile contributo delle Forze armate per la prevenzione ed il contrasto del fenomeno della pirateria in acque internazionali svolta da questa Commissione dal 5 maggio al 16 giugno 2011, i cui risultati sono stati riassunti in una apposita Risoluzione della Commissione, approvata nella seduta del 22 giugno 2011, ai sensi dell'articolo 50, comma 2, del Regolamento;

la richiamata risoluzione (*Doc. XXIV n. 24*) – approvata al termine di una ricognizione della normativa internazionale e delle caratteristiche del fenomeno e dopo aver offerto una panoramica delle risposte diplomatico-militari poste in essere dalla comunità internazionale, nonché dei punti di vista degli esponenti della Confederazione italiana armatori (CONFITARMA) e della Federazione nazionale imprese di pesca (FEDERPESCA) – ha impegnato il Governo ad adottare misure, fra le altre,

atte ad: «individuare urgentemente soluzioni legislative che consentano di superare le problematiche di natura giuridica connesse alla creazione di un'adeguata strategia di autodifesa, al fine di tutelare nel modo più ampio possibile il naviglio mercantile e da diporto battente bandiera italiana che transita in acque internazionali ad alto rischio pirateria a predisporre, mediante lo strumento della decretazione d'urgenza, oggi esposto ad insostenibili e sempre crescenti rischi umani, economici e sociali; a predisporre, mediante lo strumento della decretazione d'urgenza a partire dal prossimo atto di rifinanziamento delle missioni internazionali: un provvedimento che configuri – quale soluzione funzionale ma non esclusiva – la possibilità di impiegare a bordo delle navi battenti bandiera italiana *team* armati della Marina militare, il cui derivante onere finanziario sia a totale carico degli armatori che ne faranno richiesta; e, sempre nell'ambito del medesimo provvedimento, una disciplina normativa che autorizzi comunque l'armatore – qualora lo voglia o lo preferisca – ad avvalersi di servizi di sicurezza privata a bordo delle proprie imbarcazioni, finalizzati alla deterrenza ed autodifesa di fronte alla minaccia piratesca»;

i contenuti della citata risoluzione sono stati parzialmente recepiti dal Governo che ha così scelto di varare – nuove norme per garantire la sicurezza dei trasporti marittimi italiani mediante l'introduzione di una specifica normativa di cui all'articolo 5 del decreto-legge 12 luglio 2011, n. 107, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 agosto 2011, n. 130, (a sua volta modificato dalle misure previste all'articolo 6 del decreto-legge 29 dicembre 2011, n. 215, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 febbraio 2012, n. 13) la cui attuazione è oggetto dell'affare assegnato;

LA LEGGE IN VIGORE

l'attuale disciplina normativa si concretizza nelle seguenti misure:

il Ministero della difesa può stipulare con l'armatoria privata italiana, e con altri soggetti aventi analogo potere di rappresentanza, convenzioni per la protezione delle navi battenti bandiera italiana che debbano attraversare spazi marittimi internazionali a rischio di episodi di pirateria – individuati con decreto emanato dal Ministero della difesa, sentiti i Ministri degli affari esteri e delle infrastrutture e dei trasporti e valutate le indicazioni periodiche dell'IMO – ricorrendo all'imbarco, a titolo oneroso e a richiesta degli armatori, di nuclei militari di protezione (NMP) della Marina (composti eventualmente anche di personale di altre Forze armate) dotati di armamento previsto per l'espletamento del servizio;

i NMP sono chiamati ad operare in conformità con le direttive e le regole di ingaggio emanate dal Ministero della difesa; ed al comandante di ciascun nucleo ed al personale da esso dipendente, sono attribuite le funzioni di ufficiale di agente di polizia giudiziaria riguardo ai reati di cui agli articoli 1135 e 1136 del codice della navigazione e quelli ad essi connessi ai sensi dell'articolo 12 del Codice di procedura penale;

per la fruizione dei servizi di protezione mediante i NMP, gli armatori devono provvedere al ristoro dei relativi oneri (con somme corrisposte mediante versamenti all'entrata del bilancio dello Stato, riassegnati entro sessanta giorni ai relativi capitoli di previsione di spesa del Ministero della difesa) comprensivi delle spese dei NMP e di quelle necessarie per le convenzioni stipulate;

al personale dei NMP sono infatti corrisposti il compenso forfetario di impiego e le indennità previsti per i militari imbarcati sulle unità della Marina negli spazi internazionali, e ad essi sono applicabili le misure di ordine penale previste dal codice penale militare di pace;

nell'ambito delle attività internazionali di contrasto della pirateria e della partecipazione di personale militare alle operazioni, nei casi in cui non sono previsti i servizi di protezione militari NMP, è consentito l'impiego di guardie giurate a bordo delle navi mercantili battenti bandiera italiana che transitano in acque internazionali individuate con il citato decreto ministeriale;

l'impiego delle guardie giurate è consentito esclusivamente a bordo delle navi predisposte per la difesa da atti di pirateria, mediante l'attuazione di almeno una delle vigenti tipologie ricomprese nelle *best management practices* di autoprotezione del naviglio definite dall'IMO che fanno ricorso a guardie giurate individuate tra quelle che abbiano prestato servizio nelle Forze armate, anche come volontari, con esclusione dei militari di leva, a condizione che abbiano superato i corsi teorico-pratici previsti ex articolo 6 del regolamento di cui al decreto del Ministro dell'interno 15 settembre 2009, n. 154, adottato in attuazione dell'articolo 18, comma 2, del decreto-legge 27 luglio 2005, n. 144, convertito, con modificazioni, dalla legge 31 luglio 2005, n. 155;

il personale di protezione privato, nell'espletamento delle attività di contrasto alla pirateria entro i limiti territoriali delle acque internazionali a rischio, può utilizzare le armi comuni da sparo nonché in dotazione delle navi, appositamente predisposte per la loro custodia, detenute previa autorizzazione del Ministro dell'interno rilasciata all'armatore ai sensi dell'articolo 28 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza di cui al regio decreto 18 giugno 1931, n. 773, (TULPS), e rilasciata anche per l'acquisto, il trasporto e la cessione in comodato al medesimo personale;

il Ministro dell'interno, di concerto con i Ministri della difesa e delle infrastrutture e dei trasporti, è poi incaricato di emanare un decreto (la cui data di efficacia era inizialmente fissata al 31 di marzo 2012) per la definizione delle modalità attuative relative al porto e al trasporto delle armi e del relativo munizionamento, alla quantità di armi detenute a bordo della nave e la loro tipologia, all'imbarco e allo sbarco delle armi dai porti limitrofi alle zone a rischio pirateria oltre che al porto e al trasporto delle stesse, nonché ai rapporti tra il personale di protezione privata ed il comandante della nave;

la deroga, fino al 31 dicembre 2012, all'imbarco anche delle guardie giurate che non abbiano frequentato i corsi previsti per l'espletamento di servizi di sicurezza sussidiaria, purché abbiano partecipato per almeno

sei mesi, quali appartenenti alle Forze armate, alle missioni internazionali in incarichi operativi con certificato rilasciato dal Ministero della difesa; direttamente ovvero indirettamente connessa all'attuazione delle misure anti-pirateria marittima di cui alla legge 2 agosto 2011, n. 130, è la derivante normativa di rango secondario e gli accordi seguenti:

il decreto del Ministro della difesa – sentiti il Ministro degli affari esteri e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, tenuto conto dei rapporti periodici dell'IMO – del 1° settembre 2011 recante «Individuazione degli spazi marittimi internazionali a rischio di pirateria nell'ambito dei quali può essere previsto l'imbarco dei Nuclei militari di protezione (NMP)» pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 212 del 12 settembre 2011;

il decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 7 ottobre 2011 recante «Disciplina delle procedure tecnico-amministrative afferenti la materia della sicurezza della navigazione e la sicurezza marittima in relazione alle misure urgenti antipirateria» pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 240 del 24 ottobre 2011;

il decreto del Ministro dell'interno – di concerto con il Ministro della difesa e con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti – per la «Determinazione delle modalità attuative dell'articolo 5, commi 5, 5-bis e 5-ter, del decreto-legge 12 luglio 2011, n. 107, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 agosto 2011, n. 130 e successive modificazioni, concernenti l'impiego di guardie giurate a bordo delle navi mercantili battenti bandiera italiana, che transitano in acque internazionali a rischio di pirateria», non ancora emanato;

il «Protocollo d'intesa tra Ministero della difesa e la Confederazione italiana armatori (CONFITARMA)» siglato in data 11 ottobre 2011, reso operativo dalla «Convenzione tra Ministero della difesa e l'armatore, che intende fruire della prestazione di servizi finalizzata alla protezione delle Navi di bandiera italiana mediante l'imbarco di Nuclei Militari di Protezione»;

L'IMPLEMENTAZIONE DELLA LEGGE N. 130, 2011

L'«Opzione Militare»

alla data odierna (fatta esclusione per il regime derogatorio introdotto con le citate recenti modifiche alla legislazione vigente di non immediata applicazione) la mancata emanazione del decreto attuativo regolamentante l'impiego di guardie armate private, rende percorribile, per le imprese armatoriali intenzionate ad avvalersi di protezione armata a bordo, la sola opzione dei NMP forniti dal Ministero della difesa;

NMP, la missione

i presupposti all'impiego dei NMP si riassumono nei seguenti punti: l'impiego solo su navi battenti bandiera nazionale, l'adesione alla convenzione Difesa-CONFITARMA, e l'adozione da parte della nave

mercantile, delle *best management practices* (ovvero di tutte le norme di sicurezza e di difesa passiva per il transito nell'area a rischio di pirateria). Punti dai quali discende la missione assegnata al nucleo militare di protezione: assicurare, nell'ambito delle capacità disponibili, la protezione diretta dei mercantili, allo scopo di elevare il livello di sicurezza e garantire la libertà di navigazione;

la protezione dei NMP è pertanto incentrata sulla difesa della nave mercantile e non si spinge a debellare il fenomeno della pirateria in senso lato;

i compiti di missione dei NMP possono riassumersi in quattro punti essenziali, ovvero: proteggere gli equipaggi e i vettori navali nazionali, acquisire e condividere informazioni operative, concorrere all'addestramento degli equipaggi all'applicazione delle pratiche per la messa in sicurezza dell'unità mercantile, supportare il Comandante nelle attività decisionali di evasione per evitare un attacco;

NMP, il dislocamento

al fine di assolvere la missione assegnata ai NMP, la Marina ha appositamente qualificato del personale del Reggimento San Marco, che alimenta le squadre operanti a bordo delle navi militari in nuclei costituiti da 6 fino a 9 militari, a seconda della tipologia della nave, i cui turni di dispiegamento in teatro sono di circa 2-3 mesi per nucleo, trascorsi per circa tre quarti in attività in mare;

un rapporto sull'attività degli NMP fornito dall'ammiraglio De Giorgi, audito nell'ambito dell'indagine conoscitiva collegata all'affare assegnato, indica che - al mese di aprile 2012 - vi sono 12 *team* (composti da 6-8 militari a seconda del tipo di mercantile) impegnati nelle attività di contrasto alla pirateria, di cui 8 dislocati in area di operazioni (tra cui 5 pronti ad imbarcare e 3 impegnati nelle attività di protezione in atto) e 4 nuclei attualmente in Italia (nella sede di Brindisi della forza da sbarco) per ricondizionamento, ed 8 attività future di protezione già pianificate;

dall'avvio dell'operazione, avvenuta il 28 ottobre 2011, alla data del 14 settembre 2012 sono state eseguite 105 attività di protezione su un complessivo di 134 richieste. Le 29 richieste valutate come non eseguibili derivano, per 15 casi dalla mancata osservanza dei termini stabiliti della convenzione per avere accesso al servizio e, per 14 casi, dall'indisponibilità di *team* al momento del transito della nave in area;

relativamente ai costi per l'opzione di protezione militare armata, gli stessi sono a carico dell'armatore che procede al rimborso degli oneri connessi con l'impiego dei NMP, incluse le spese accessorie per il personale, il funzionamento e il sostegno logistico in area, di cui all'articolo 2 dell'*Addendum* allo schema di convenzione tra il Ministero della difesa e i singoli armatori, allegato al Protocollo di intesa tra il Ministero della difesa e la CONFITARMA, che risultano pari a 467,00 euro a persona giornalieri, ovvero 3.882,00 euro al giorno per un nucleo di 6 unità;

relativamente al passaggio a terra dei NMP sono stati individuati in prossimità dell'area riconosciuta a rischio pirateria dalla Comunità internazionale – alcuni porti nei quali l'imbarco e lo sbarco dei nuclei è regolato mediante richieste di *diplomatic clearance* formulate di volta in volta per ciascun nucleo, in vista tuttavia della sottoscrizione di duraturi accordi con i singoli paesi rivieraschi per lo stazionamento ed il transito dei militari italiani impiegati nei NMP;

NMP, la catena di comando e controllo

la catena di comando e controllo dei nuclei militari di protezione prevede che il comando operativo sia detenuto dal Capo di Stato maggiore della Difesa che ha delegato il controllo operativo al Comandante del Comando operativo di vertice interforze (COI). Il Comandante del COI, a sua volta, esercita il controllo operativo per il tramite del Comando in Capo della Squadra Navale (CINCNAV) che a sua volta dispone l'imbarco dei *team* e segue in modo continuo l'attività condotta dal personale a bordo, fino al loro sbarco per una successiva missione, mentre il comando tattico viene esercitato dal comandante (capo *team*) del Nucleo stesso;

la citata Convenzione, all'articolo 4, paragrafi 4.1 e 4.2, prevede espressamente che le scelte inerenti alla navigazione e alla manovra della nave siano di competenza del comandante del mercantile, laddove altresì l'articolo 4, paragrafo 4.6 prevede che, in caso di minaccia e rischio determinato da attacco armato, il comandante della nave non possa addurre ragioni di sicurezza per cedere alla minaccia, senza un'espressa manifestazione di volontà da parte del comandante del NMP;

NMP, le responsabilità

l'articolo 5, comma 2, del decreto-legge n. 107 del 2011, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 130 del 2011, prevede che al comandante di ciascun NMP faccia capo la responsabilità esclusiva dell'attività di contrasto alla pirateria. Per cui, al personale militare sono attribuite le funzioni di ufficiale e di agente di polizia giudiziaria ai soli fini dei reati di cui agli articoli 1135-1136 del Codice della navigazione, concernenti gli atti di pirateria, mentre, al di fuori del suddetto contesto, il controllo e la responsabilità della nave sono del comandante della stessa, facendo salve le attribuzioni del comandante del mercantile in ordine a tutti gli aspetti dell'attività di navigazione non correlati alla funzione militare di tutela;

sotto il profilo assicurativo l'armatore è tenuto a: mantenere idonee coperture per responsabilità civile verso terzi, e specificatamente per i danni al personale NMP che dovessero derivare per colpa imputabile all'armatore o i suoi ausiliari; rinunciare ad ogni azione di rivalsa per responsabilità contrattuali in cui dovesse incorrere l'armatore in ragione delle deviazioni dalla rotta commerciale effettuate per consentire l'imbarco e/o lo sbarco del NMP, nonché delle esigenze di custodia e sbarco delle persone eventualmente arrestate o fermate; nonché informare tempe-

stivamente la predetta centrale operativa e il NMP di ogni possibile implicazione per lo sbarco del predetto NMP in relazione alla rotta della nave;

L'«OPZIONE PRIVATA» E IL DECRETO MINISTERIALE ALL'ARTICOLO 5, COMMI 5-BIS E 5-TER, DEL DECRETO-LEGGE 12 LUGLIO 2011, N. 107

come ricordato, al fine di consentire l'imbarco a bordo del naviglio mercantile di guardie giurate private, il decreto-legge n. 107 del 2011, convertito, con modificazioni dalla legge n. 130 del 2011 pone alcune condizioni generali che inquadrano il loro utilizzo entro alcuni limiti: le aree in cui possono operare le guardie giurate sono quelle individuate con decreto del Ministro della difesa, sentiti il Ministro degli affari esteri e quello delle infrastrutture e dei trasporti, che tengono conto dei rapporti periodici dell'IMO; l'imbarco può avvenire solo su navi mercantili battenti bandiera italiana; la nave deve aver predisposto almeno uno dei dispositivi consigliati dall'IMO e definiti nelle *best management practices* elaborate da tale organizzazione (come barriere di filo spinato, idranti, cittadelle fortificate, ecc); le guardie giurate devono essere autorizzate ai sensi degli articoli 133 e 134 del TULPS e quindi ottenere la licenza del Ministro dell'interno per il possesso delle armi e l'autorizzazione del Prefetto a svolgere il servizio; le guardie giurate devono aver superato i corsi teorico-pratici stabiliti con regolamento di cui al citato decreto del Ministro dell'interno n. 154 del 2009; ed esse sono di preferenza scelte tra coloro che abbiano prestato servizio nelle forze armate anche come volontari;

l'attuazione delle regole sottese all'utilizzo di personale armato a bordo, sono affidate all'emanando decreto del Ministro dell'interno – di concerto con il Ministro della difesa e con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti – per la «Determinazione delle modalità attuative dell'articolo 5, commi 5-bis e 5-ter, del decreto-legge 12 luglio 2011, n. 107, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 agosto 2011, n. 130 e successive modificazioni, concernenti l'impiego di guardie giurate a bordo delle navi mercantili battenti bandiera italiana, che transitano in acque internazionali a rischio di pirateria» del quale questa Commissione ha acquisito una bozza avanzata, fornita dal Ministero dell'interno, nell'ambito dell'indagine conoscitiva correlata all'affare assegnato;

il ritardo nell'emanazione del decreto attuativo sull'utilizzo delle guardie private armate, ha obbligato il Governo ad inserire nel decreto-legge del 29 dicembre 2011, n. 215, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 febbraio 2012, n. 13, una modifica all'articolo 5 del decreto-legge n. 107 del 2011, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 130 del 2011 per ovviare, almeno in parte e in via transitoria, alla situazione di stallo in merito all'applicabilità del provvedimento, stabilendo che, fino al 31 dicembre 2012, sia possibile l'imbarco anche delle guardie giurate che non abbiano frequentato i corsi previsti per l'espletamento di servizi di sicurezza sussidiaria, purché abbiano ovviamente partecipato per al-

meno sei mesi, quali appartenenti alle Forze armate, alle missioni internazionali in incarichi operativi con certificato rilasciato dal Ministero della difesa;

il citato decreto ministeriale di attuazione della normativa inerente l'imbarco di guardie giurate a protezione del naviglio mercantile italiano risulta oggetto – come indicato dal rappresentante del Ministero dell'interno auditato nell'ambito della richiamata indagine conoscitiva – di un approfondimento per quanto riguarda alcuni particolari aspetti: 1) i corsi di formazione delle guardie giurate (inquadri nell'ambito di quanto già stabilito da uno specifico regolamento di cui al citato decreto del Ministro dell'interno n. 154 del 2009, che prende in considerazione anche la possibilità di ricorrere a centri di formazione privati, dovranno altresì prevedere anche una formazione di tipo specialistico per quanto riguarda l'impiego di armi normalmente non utilizzate, sul territorio nazionale dalle guardie giurate; e tali corsi dovranno avere una durata tale comunque da garantire un livello formativo più che adeguato, posto che parte dell'attività di preparazione sarà comunque curata dalle Forze armate); 2) l'aver svolto il servizio militare (che la formulazione della normativa di riferimento non configura quale elemento necessario ed esclusivo, coordinandosi pertanto con quanto previsto dal TULPS sulla possibilità, per qualsiasi cittadino dell'Unione europea, di svolgere il compito di operatore di sicurezza privata); 3) i rapporti intercorrenti tra il comandante della nave e le guardie giurate imbarcate a bordo (laddove sul primo ricadrà la responsabilità di decidere l'impiego del personale di sicurezza); 4) ed infine, il transito degli armamenti;

considerato che:

l'utilizzo di *team* di privati anziché di militari in servizio – proprio per la natura privatistica del rapporto che si viene a delineare – può evitare, in caso di incidenti (purtroppo sempre possibili), complicazioni di carattere diplomatico con delicate dispute di diritto internazionale;

il contesto di immutata emergenza-urgenza della minaccia piratesca ai nostri interessi nazionali impone l'attuazione della legge n. 130 del 2011, la quale, pur presentando numerosi aspetti innovativi, non riesce a rispondere in maniera coerente ed esaustiva ai fini che si prefigge, non solo a causa di una sovrapposizione di legittimi interessi istituzionali, che non hanno trovato un efficace punto di caduta, ma anche a causa di un'insufficiente chiarezza del combinato disposto, che ha impedito un agevole passaggio dalle intenzioni dell'articolato alla complessa realtà dell'autodifesa dalla pirateria marittima;

l'individuazione della scadenza del 31 dicembre 2012 della deroga all'imbarco – ad alcune condizioni – anche di guardie giurate che non hanno superato i corsi teorico-pratici previsti per legge, appare insufficiente allo scopo di una funzionale implementazione dei suddetti corsi e rischia di venir meno alle esigenze di sicurezza dell'armatoria nazionale;

il ritardo verificatosi per l'autorizzo all'imbarco, da parte delle imprese armatoriali, di operatori di sicurezza privata a bordo delle navi bat-

tenti bandiera italiana, risente di un contesto italiano assai diverso dalla realtà anglosassone, in cui il contributo dei servizi di sicurezza privata interessa sia la sicurezza, sia la raccolta delle informazioni;

posta la delicatezza dei servizi in questione (che necessita di un'approfondita formazione specifica ad oggi non ancora in possesso delle guardie giurate) esiste una questione relativa all'inquadramento contrattuale per le guardie giurate impiegate in servizi anti-pirateria marittima laddove l'attuale Contratto collettivo nazionale di categoria, non contemplando tali figure, non prevede né i rischi/indennità legati al servizio in questione né tanto meno un orario di lavoro compatibile con l'attività richiesta;

al pari della nozione concettuale di guardia giurata, occorrerebbe ripensare anche – magari attraverso la definizione di appositi strumenti legislativi – quella di istituto di vigilanza privata (come definita dal testo unico delle leggi di pubblica sicurezza), che, allo stato attuale dei fatti, si riferisce generalmente alla gestione della cosiddetta «sicurezza sussidiaria» in ambienti non particolarmente ostili, come possono essere quelli presenti sul territorio nazionale, mentre la protezione delle navi che transitano in acque colpite dal fenomeno della pirateria è compito di ben altra natura, tale comunque da richiedere una formazione specifica degli operatori, capace di prendere in considerazione aspetti completamente nuovi ed inediti (come, ad esempio, l'attitudine a mantenere il controllo quando si cade in mare e la comprensione delle relative procedure di salvataggio);

l'attività degli operatori di sicurezza privata non concerne tanto il contrasto alla pirateria quanto l'attività di legittima difesa degli armatori, risultando inerente a compiti di sicurezza sussidiaria; questa reca un forte contributo alla prevenzione degli attacchi pirateschi, concretizzandosi in una duplice attività: di analisi ed *intelligence*, i cui dati ricavati da ogni singolo operatore possono essere messi a disposizione di tutti al fine di tracciare una mappa aggiornata dei rischi (da confrontare anche con le condizioni climatiche), e di formazione e definizione di regole utili alla gestione della forza;

la normativa in vigore risulta apparentemente carente riguardo ai soggetti autorizzati all'autodifesa armata, non contemplando in maniera esplicita né le navi da crociera né le navi da pesca oceanica battenti bandiera italiana, pur essendo queste ultime particolarmente esposte alla minaccia piratesca per via della loro forzata stanzialità in determinate aree dell'Oceano indiano;

si ravvisa la necessità che l'armatore possa avvalersi, anche nel ramo privato, di personale altamente qualificato, dotato dei necessari strumenti operativi rispetto ad i NMP. Infatti nel sistema individuato dalla vigente legislazione, apparirebbe incoerente non consentire ai servizi di sicurezza privata di garantire gli stessi *standard* attualmente offerti dal personale militare, a meno di non voler configurare quest'ultimo come l'unico ed effettivo strumento disponibile per la protezione delle navi il che contrasterebbe però con lo spirito e la forma della norma voluta dal legislatore;

alla luce delle difficoltà emerse in sede di predisposizione del regolamento attuativo previsto dal richiamato comma 5-ter sul tema della formazione delle guardie private, si ricorda inoltre che il citato regolamento di cui al decreto del Ministro dell'interno n. 154 del 2009, all'articolo 6 disciplina l'addestramento del personale addetto ai controlli di sicurezza (il cui contingente deve essere numericamente adeguato alle specifiche esigenze, rimettendone l'organizzazione ai soggetti autorizzati allo svolgimento dei servizi di sicurezza sussidiaria di cui al decreto stesso attraverso specifici corsi teorico-pratici, anche per il tramite di organizzazioni esterne) e che spetta al Ministero dell'interno - Dipartimento della pubblica sicurezza provvedere a definire i programmi di addestramento del personale, differenziandoli a seconda dei compiti cui sarà chiamato il personale e che pertanto tali disposizioni e compiti dovranno trovare tempestiva e coerente applicazione in relazione all'innovativa fattispecie di guardia giurata configurata dalla legge in esame;

il servizio offerto dalla Difesa in ordine ai NMP non copre tutta la domanda proveniente dall'armatoria, si ritiene, pertanto, indispensabile rivedere la norma di cui al comma 4 dell'articolo 5 del citato decreto-legge n. 107 del 2011, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 130 del 2011, in base al quale l'utilizzo di operatori privati sarebbe consentito solo nelle ipotesi in cui non sono previsti i servizi di protezione offerti dalla Difesa, precisando sia il concetto di concreta indisponibilità dei servizi offerti dalla Marina, sia i tempi di attesa necessari all'armatore per poter ricorrere a soluzioni alternative. Tanto più che tale regime giuridico di preminenza concesso al Ministero della difesa appare confliggere con la normativa commerciale nazionale e comunitaria, in base alle quali nessuno può avere diritto di prelazione rispetto all'erogazione di un servizio commerciale, sia pur armato;

in ordine all'aspetto formativo, così come disposto nella richiamata bozza di decreto attuativo di cui al comma 5-ter del decreto-legge n. 107 del 2011, emergono inoltre potenziali situazioni di distorsione del mercato nella fattispecie in cui il soggetto pubblico Ministero della difesa è chiamato ad esprimere una valutazione in capo alla procedura di abilitazione all'imbarco delle guardie giurate private, pur essendo direttamente coinvolto nella dinamica commerciale concorrenziale con i medesimi soggetti;

ancora in base al citato comma 4 dell'articolo 5 del decreto-legge n. 107 del 2011, ovvero nei casi di impiego di guardie giurate nei casi di non previsione dei servizi di protezione dei NMP, tali guardie sono riferite agli articoli 133 e 134 del TULPS (cittadini italiani, imprese italiane di vigilanza, cittadini dell'Unione europea) senza contemplare esplicitamente l'articolo 134-bis TULPS relativo all'utilizzo di imprese UE di vigilanza, *leader* nel settore dei servizi di sicurezza a bordo delle navi mercantili, che non potranno svolgere i servizi a bordo del naviglio italiano, al pari di cittadini extracomunitari e, soprattutto, delle imprese di vigilanza extra europee, che costituiscono la stragrande maggioranza del mercato dei servizi di vigilanza privata armata;

valutato pertanto che fra le molteplici questioni aperte che ostano alla completa ed efficace implementazione della legge, la mancanza della decretazione derivata sui *team* di sicurezza privata rappresenta una delle principali criticità;

stante che la bozza del citato decreto ministeriale acquisita da questa commissione nell'ambito dell'affare assegnato – seppur rispondente all'esigenza di un'esaustiva regolamentazione della materia – presenta alcuni punti suscettibili di modifiche, in assenza delle quali l'imbarco di personale di sicurezza privato a bordo risulterebbe tecnicamente poco appetibile a chi, per legge, volesse farvi ricorso, e allontanerebbe la complessiva disciplina in attuazione dalle esigenze dei traffici internazionali e della prassi dello *shipping*;

considerato altresì che il Ministro dell'interno, audito nell'ambito della richiamata indagine conoscitiva, ha sottolineato come la risposta al complesso problema dell'autodifesa dalla pirateria marittima, tenendo conto della difficoltà di garantire adeguata protezione a tutte le navi interessate in un ambito estremamente ampio, non possa prescindere dal ricorso ad un sistema di sicurezza integrato basato sull'utilizzo dei nuclei militari di protezione e quello dei cosiddetti «*contractors*», sottolineando – al contempo – come l'attività regolamentare del Ministero sia comunque volta a coniugare le ineludibili esigenze di controllo a quelle di semplificazione e funzionalità;

osservato inoltre nel combinato disposto della norma di rango primario con l'emanando decreto attuativo che: non vengono espressamente prese in considerazione due fondamentali normative internazionali (*Safety of life at sea* – SOLAS, 1974; *International ship and port facility security code* – ISPS Code), recepite in Italia, proprio in tema di *safety* (sicurezza della navigazione) e *security* (sicurezza marittima) sia a livello di singola nave che a livello di società di navigazione; che in molti casi si presuppone che la nave abbia un costante contatto con il territorio italiano (circostanza valida limitatamente per i traffici di linea laddove molte navi, pur di bandiera italiana, non toccano mai porti italiani, né entrano in acque territoriali italiane); e che non risulta sufficientemente valutato l'impatto di detta disciplina con il codice ISM (Codice internazionale della gestione della sicurezza delle navi) e con le procedure di *risk assessment* (valutazione del rischio) imposte alla società armatoriale;

rilevato che il Governo punta ad un adeguamento del quadro normativo nazionale per i nuclei militari, alla luce delle esperienze dei primi sei mesi di attività;

ravvisata la necessità di consentire all'armatoria di poter usufruire nella maniera più flessibile dei servizi di protezione armata – militare o privata – a bordo del proprio naviglio; al fine di favorire ed incoraggiare l'immatricolazione con bandiera italiana, riportando al tricolore quelle navi che, pur riconducibili ad interessi nazionali, battono attualmente bandiere di altri Paesi dotati di una più duttile ed efficace legislazione in materia;

impegna il Governo a:

1. estendere in maniera esplicita, sia nella normativa di rango primario che in quella derivata di rango secondario, ancorché non escluso in termini generali dalla vigente normativa, la platea delle imbarcazioni possibili destinatarie dei servizi di protezione armata anche al naviglio da pesca e a quello da trasporto passeggeri;

2. intensificare il negoziato con i Paesi della regione, al fine di pervenire alla rapida finalizzazione degli accordi di stazionamento e transito con Paesi rivieraschi per i nuclei militari di protezione, onde evitare di richiedere, di volta in volta, la *diplomatic clearance* per ciascuno di essi;

3. valutare l'opportunità, nella prospettiva di conseguire l'obiettivo di maggiore efficacia delle misure di protezione, e per rispondere ad eventuali nuove iniziative di cooperazione internazionale anti-pirateria, di estendere l'area determinata all'interno dell'Oceano indiano ad ulteriori spazi marittimi interessati da episodi di pirateria a danno del naviglio nazionale, come, ad esempio, il Golfo di Guinea;

4. tenendo conto delle impreviste problematiche emerse nell'ambito della vicenda che vede tuttora due fucilieri del reggimento San Marco trattenuti dalle autorità di un Paese straniero, a precisare ulteriormente, anche, mediante introduzione di una variante al protocollo Difesa - CONFITARMA, la ripartizione della responsabilità fra comandante della nave e comandante del NMP in caso di azione, al fine di una prioritaria tutela del personale militare impiegato in tali delicati compiti;

5. garantire che i recenti provvedimenti di riduzione di bilancio inerenti il comparto difesa e sicurezza, nelle more della piena implementazione dell'autorizzazione all'imbarco di operatori di sicurezza privata per l'autoprotezione armata, non influiscano, anche indirettamente, sulla disponibilità numerica ed operativa dei NMP;

6. prorogare per via legislativa fino al 31 dicembre 2013 la deroga in atto all'imbarco - ad alcune condizioni di cui al comma 3 dell'articolo 3 del citato regolamento di cui al decreto del Ministro dell'interno n. 154 del 2009 - anche di guardie giurate che non hanno superato gli appositi corsi teorico-pratici onde consentire un'adeguata implementazione dei suddetti corsi;

7. prevedere un centralizzazione di tutta la procedura di autorizzazione all'imbarco dei *team* privati armati presso un'unica Direzione competente onde evitare possibili disomogeneità territoriali nella valutazione e nei tempi di risposta alle richieste;

8. valutare la possibilità di inserire le seguenti previsioni - o, in alternativa, di recepirne i contenuti, in sede amministrativa, mediante circolari applicative successive - nel decreto attuativo di prossima emanazione (e prodotto in bozza dal Ministero dell'interno a questa Commissione), recante: «Determinazione delle modalità attuative dell'articolo 5, commi 5, 5-bis e 5-ter, del decreto-legge 12 luglio 2011, n. 107, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 agosto 2011, n. 130, e successive

modificazioni, concernenti l'impiego di guardie giurate a bordo delle navi mercantili battenti bandiera italiana, che transitano in acque internazionali a rischio di pirateria»:

a) all'articolo 1 (*Finalità e ambito d'applicazione*) individuare soluzioni alternative a quella configurata, ovvero precisarla, in cui il soggetto destinatario della norma è «l'armatore o un suo rappresentante» quale persona fisica e non giuridica, al quale si concede personalmente la facoltà di impiegare guardie giurate nominate ai sensi dell'articolo 133 del TULPS nonché l'autorizzazione necessaria per l'acquisto, il trasporto e la cessione in comodato delle armi necessarie all'attuazione dei servizi di protezione, tenendo inoltre presente che la formula di cessione in comodato delle armi in Italia non esiste, ove queste risultano personali e incedibili e le cui responsabilità d'uso rimangono sempre in capo al titolare;

b) all'articolo 3 (*Servizi di protezione del naviglio mercantile*):

– introdurre, al comma 1, elementi volti a stabilire procedure che consentano di fissare tempi e contenuti certi per la risposta, da parte del Ministero della difesa, sulla previsione di impiego dei NMP richiesti dall'armatore; anche al fine di consentire a quest'ultimo, nel caso di una decisione del Ministero della difesa di «non previsione di impiego» dei NMP, di potersi avvalere, con la necessaria tempestività, di alternativi servizi di protezione privata;

– inserire al comma 1, come suggerito per l'articolo 2, lettera d), un richiamo all'articolo 134-*bis* del TULPS, considerando anche l'articolo 260-*bis* del regolamento di cui al regio decreto 6 maggio 1940, n. 635, sempre ai fini del possibile utilizzo di istituti di vigilanza comunitari;

– precisare ed ampliare, al comma 1, la funzione degli istituti di vigilanza privata autorizzati ai sensi dell'articolo 134 del TULPS, in quanto tali soggetti – che mai più vengono citati nel resto del documento considerato – parrebbero relegati al ruolo di meri prestatori di manovalanza specializzata al quale l'armatore deve provvedere (secondo quanto previsto dal combinato disposto degli articoli 1, 6 ed 8) all'approvvigionamento delle armi, esponendo lo stesso a rilevanti responsabilità civili e penali dai conseguenti significativi oneri assicurativi;

– verificare, al comma 2, le possibili incongruenze derivanti dal combinato disposto dell'articolo 138 del TULPS, nel quale si richiama l'articolo 134-*bis*, con l'assenza di riferimenti a quest'ultimo articolo nell'intero provvedimento, al fine di evitare problemi di concorrenza – e relativi ricorsi giudiziari – tra imprese di vigilanza italiane ed europee, laddove ad oggi risultano esclusi cittadini e/o imprese extraeuropee per l'espletamento dei servizi di cui al presente comma;

– i corsi teorico-pratici di cui al comma 2, lettera b), dovrebbero inoltre comprendere una formazione che preveda i seguenti insegnamenti: primo soccorso medico (*first aid training*); corso base *Standards of*

Training, Certification & Watchkeeping (STCW) Convention; corso base *Best Management Practice*; corso di lingua inglese;

– al comma 2, lettere *b*) e *c*) prevedere che i corsi teorico-pratici:

possano essere svolti prevalentemente mediante la collaborazione delle società o associazioni di società private del settore della sicurezza privata già in possesso dell'addestramento necessario e presenti sul mercato nazionale ed internazionale; presentino una durata compatibile ai costi di impresa; contemplino contributi da parte del Ministero dell'interno in ordine alla formazione sugli aspetti normativi, e una supervisione delle capitanerie di porto in ordine a materie quali la *safety* e quelle correlate alla navigazione, oltre che un loro contributo in termini di valutazione finale dei candidati;

– al comma 3, posporre la data del 31 dicembre 2012 al 31 dicembre 2013, vista la necessità di organizzare ed espletare i corsi di cui alla lettera *b*), comma 2, con maggiore accuratezza ed efficacia;

c) all'articolo 4 (*Caratteristiche delle navi per lo svolgimento dei servizi di protezione*), al comma 1, evitare di restringere alle sole navi mercantili la possibilità di usufruire dei servizi di protezione;

d) all'articolo 5 (*Condizioni e modalità per lo svolgimento dei servizi*):

– al comma 1, garantire che il regolamento tecnico di servizio, nel caso in cui le guardie giurate siano dipendenti dell'armatore, interagisca correttamente con la sicurezza della navigazione (SMS) dell'armatore; sostituire inoltre l'ipotesi della provincia di iscrizione della nave, con quella della sede legale della società, in quanto le navi appartenenti ad una medesima società di navigazione possono essere iscritte presso differenti compartimenti marittimi;

– al comma 2, lettera *b*), effettuare un riferimento al codice della navigazione ed all'ulteriore disciplina nazionale e internazionale vigente, per meglio disciplinare la responsabilità del comandante e dell'armatore;

e) all'articolo 6 (*Armamento*):

– al comma 1, laddove l'autorizzazione ai sensi degli articoli 8 e 9 della legge 18 aprile 1975, n. 110, prevede requisiti ed esami per il porto d'armi per singole persone, pertanto incompatibili con una società di navigazione, si specifichi a quale soggetto (se all'armatore o al comandante) ci si riferisca:

– al comma 1, valutare l'eventualità di sostituire il concetto di armi «acquisite» a quella prevista di armi «acquistate» dall'armatore;

– coerentemente alla possibilità di prevedere un centralizzazione di tutta la procedura di autorizzazione all'imbarco dei *team* privati armati presso un'unica Direzione competente;

– al comma 3 e conseguentemente al comma 5, in merito agli armadi metallici corazzati, esplicitare il requisito dell'approvazione dell'ente di classifica secondo i parametri e le regole tecniche del Registro Navale Italiano (R.I.N.A.) ed, altresì, stabilire che detti spazi siano del tutto identici a quelli già previsti per il deposito delle armi in caso di imbarco dei NMP;

9. valutare altresì la possibilità di configurare adeguate coperture assicurative da parte dell'istituto di vigilanza per massimali non inferiori a 5 milioni di dollari USA (RC verso terzi); contemplando la compatibilità dell'ipotesi di utilizzo diretto delle guardie giurate ex articolo 133 del TULPS con le usuali coperture assicurative; e infine permettere, per una maggiore duttilità del servizio di protezione privata alle esigenze di flessibilità proprie dell'armatore, il trasbordo del *team* di sicurezza privato da nave a nave, equiparando, sotto questo aspetto, le facoltà delle guardie giurate a quelle del nucleo militare di protezione delle navi.

