



DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa del senatore RAMPONI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 19 MAGGIO 2011

Disposizioni in materia di contrasto alla pirateria marittima

ONOREVOLI SENATORI. – Secondo i dati raccolti dall'*International Maritime Bureau*, nel 2009 il numero degli attacchi sferrati nel mondo dalla pirateria alle flotte commerciali ha abbondantemente superato i dati dell'intero 2008, registrando 306 assalti, 661 operatori presi in ostaggio, 34 navi perse.

Questo fenomeno, che colpisce il Sud-Est asiatico come il Sud America, trova nel Golfo di Aden e nel tratto di mare al largo delle coste della Somalia il suo fulcro. In questa parte di Oceano indiano dove si concentrano il 12 per cento del traffico commerciale mondiale e il 20 per cento delle risorse energetiche mondiali, gli attacchi si susseguono continui con un incremento, ad ottobre 2009, di oltre il 50 per cento dei casi rispetto al medesimo periodo del 2008.

Ed è ormai assodato che l'accresciuta capacità operativa raggiunta dalle organizzazioni criminali piratesche, sempre più commiste ad elementi di spicco del mondo del terrorismo fondamentalista islamico, consente loro di effettuare arrembaggi in mare aperto, fino a duemila chilometri dalle coste.

Tale situazione ha indotto la comunità internazionale, i singoli Stati ed il mondo imprenditoriale ad assumere iniziative volte a prevenire e contrastare la minaccia, non potendo per evidenti ragioni, lasciar soccombere le attività economiche in quell'area.

Sotto il profilo militare, le Nazioni unite hanno affidato alla NATO e all'Unione europea il mantenimento della sicurezza delle acque del Golfo di Aden.

Per fronteggiare la minaccia, oltre all'impegno di navi da guerra nell'area del Corno d'Africa, sia il Governo francese che quello spagnolo hanno inoltre approntato specifiche misure per la difesa delle rispettive flotte

mercantili e da pesca. In particolare la Francia ha disposto l'imbarco di militari a bordo di ciascuna delle quindici navi tonniere operanti in quell'area, mentre la Spagna ha autorizzato l'imbarco di un *security team* civile armato, a spese dell'armatore, delle navi da pesca presenti nell'Oceano indiano. L'imbarco di guardie armate private sui mercantili (cosiddetti «*contractor*») è stato quindi sinora ipotizzato in ambito europeo in modo limitato e «chirurgico» con riguardo ai casi particolari di navi di ridotto tonnellaggio adibite ad attività diversa dall'ordinario trasporto per mare e quindi sottoposte a specifici fattori di rischio.

Paesi considerati «*Open Registry*» (vale a dire bandiere ombra che non esercitano nei confronti del proprio naviglio di bandiera quel «*genuine link*» che è garanzia di ordinato svolgimento dei traffici marittimi) hanno invece autorizzato l'imbarco di *contractor* riconoscendo implicitamente, in questo modo, la mancanza di capacità di autoprotezione da parte dei marittimi imbarcati la cui estrazione è come noto quanto meno eterogenea.

Il fatto è, proprio con riguardo alla situazione degli equipaggi, che l'imbarco di guardie private armate è giudicato sfavorevolmente dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO) che invece ha incentivato l'adozione di «*best practices*» di autoprotezione da parte dei mercantili.

Le ragioni di questa scelta volta a non snaturare l'ambiente nave con l'immissione di personale che non ha familiarità con la realtà del lavoro a bordo dei mercantili e che quindi potrebbe essere di per sé un ulteriore fattore di pericolo in senso escalatorio per gli equipaggi dei mercantili sono state anche condivise dall'*International Seafarers*

Federation (ISF). Analogo orientamento contrario è stato espresso dalla Confederazione italiana degli armatori (CONFITARMA).

Diverso invece l'approccio verso la possibilità di imbarcare sui mercantili *team* di militari armati destinati alla protezione della nave in autonomia, vale a dire senza alcun rapporto con Unità navali di scorta. Questa soluzione è infatti da ritenere la più adeguata in relazione al tipo di minaccia militare cui sono sottoposti i mercantili ad opera di imbarcazioni pirata dotate di armamento pesante, di tecniche di abbordaggio aggressive e con capacità di manovra molto spinte. Essa ha inoltre valore complementare rispetto alla scorta diretta da parte di navi da guerra in quanto la grande estensione dell'area a levante dell'Africa interessata dalla pirateria (circa 1.000.000 di chilometri quadrati) e l'esigenza di fronteggiare l'emergere di un rischio pirateria in altre aree come la Nigeria, non consentono di dislocare le unità navali necessarie.

Peraltro l'Unione europea, nel definire il mandato dell'operazione «Atalanta» che opera al largo del Corno d'Africa, ha già previsto la possibilità che sui mercantili da scortare imbarchino «*Vessel Protection Detachment*» (VPD), vale a dire nuclei di militari armati destinati alla protezione diretta dei mercantili previo consenso dello stato di bandiera.

Nel regolamentare quindi la possibilità di imbarcare guardie private armate su particolari categorie di naviglio nazionale (non quindi con carattere di generalità su tutti i mercantili), il presente disegno di legge provvede anche a dare concreta attuazione alle misure di protezione diretta del naviglio mercantile di interesse nazionale con imbarco anche di nuclei militari di protezione composti da personale della Marina militare dotato di apposita qualificazione al di là della contingente situazione del Corno d'A-

frica la cui crisi è in atto da anni ma che dovrà necessariamente terminare quando la Comunità internazionale avrà posto in essere le necessarie misure di *capacity building* sul territorio ove operano i pirati; sussiste infatti, come detto, la necessità di apprestare strumenti per fronteggiare in futuro l'insorgere di analoghe minacce. Con il presente disegno di legge si provvede pertanto a definire anche il quadro giuridico entro il quale potrà essere disposto l'impiego di unità della Marina militare in compiti di protezione del naviglio nazionale nelle aree ove sussista un rischio pirateria (si pensi all'area antistante la Nigeria o allo Stretto di Malacca). Nello stesso tempo, nell'ottica di un impiego ottimale delle stesse unità nel corso dello svolgimento di qualsiasi attività navale diversa da specifiche missioni antipirateria, viene previsto che il contrasto della pirateria, in situazioni in cui il reato sia flagrante o l'attività illecita assuma le forme del «tentativo idoneo», costituisce un compito permanente delle unità della Marina militare, in relazione alla disciplina generale sull'uso della forza militare di cui all'articolo 4, comma 1-*sexies*, del decreto-legge 4 novembre 2009, n. 152, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 dicembre 2009, n. 197, ed alle pertinenti norme nazionali (codice della navigazione, di cui al regio decreto 30 marzo 1942, n. 327) e codice dell'ordinamento militare, di cui al decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66) ed internazionali (Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, fatta a Montego Bay il 10 dicembre 1982 e ratificata ai sensi della legge 2 dicembre 1994, n. 689) che assegnano alle navi da guerra funzioni di «polizia dell'alto mare».

Il presente disegno di legge si compone di 4 articoli.

L'articolo 1 delinea le finalità del provvedimento che consistono nella prevenzione e, se necessario, nel contrasto degli atti di pirateria e di violenza in mare nei confronti di navi battenti bandiera italiana, ovvero riconducibili ad interessi italiani.

L'articolo 2 prevede che, attraverso un decreto del Ministro della difesa, possano essere impiegate unità navali della Marina militare ai fini della protezione della libertà di navigazione in zone di alto mare, nonché ai fini della protezione delle navi mercantili battenti bandiera italiana ovvero riconducibili ad interessi italiani.

L'articolo 3 stabilisce che possano essere impiegate le guardie giurate ai fini della pre-

disposizione di servizi di vigilanza armata privata.

L'articolo 4, infine, prevede la possibilità, da parte delle navi battenti bandiera italiana di formare dei veri e propri «Nuclei di protezione armata», costituiti da personale appartenente alla Marina militare e dotato di idonea qualificazione per l'impiego a difesa delle navi mercantili.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

(Finalità)

1. La presente legge persegue l'obiettivo di prevenire e di contrastare gli atti di pirateria e di violenza in mare a danno di navi di bandiera italiana ovvero riconducibili ad interessi italiani, nel rispetto degli obblighi internazionali.

Art. 2.

(Impiego di unità navali della Marina militare in zone marittime a rischio pirateria)

1. Ai fini di cui all'articolo 1, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro della difesa, sentito il Ministro degli affari esteri, autorizza, con proprio decreto, l'impiego di unità navali della Marina militare con le seguenti finalità:

a) protezione della libertà di navigazione in zone di alto mare nell'ambito di specifiche operazioni multinazionali;

b) protezione delle navi mercantili di bandiera italiana ovvero riconducibili ad interessi italiani, nell'ambito di operazioni autonome e d'intesa con le associazioni di armatori maggiormente rappresentative.

2. Con il decreto di cui al comma 1 sono stabilite, altresì, le modalità di impiego delle unità navali di cui al comma medesimo e le necessarie risorse finanziarie.

3. Restano ferme le competenze delle unità navali della Marina militare impegnate in attività diverse da quelle di cui al comma 1, lettere *a)* e *b)*, in materia di contrasto agli atti di pirateria nei confronti di navi italiane

o straniere, nel rispetto degli obblighi internazionali.

Art. 3.

(Servizi di vigilanza armata privata)

1. I servizi di vigilanza privata, disciplinati dagli articoli da 133 a 141 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, di cui al regio decreto 18 giugno 1931, n. 773, e successive modificazioni, e dagli articoli da 257 a 260-*quater* del relativo regolamento di esecuzione di cui al regio decreto 6 maggio 1940, n. 635, e successive modificazioni possono essere svolti con l'impiego di guardie giurate e con l'utilizzo di armi comuni da fuoco, a protezione delle merci e dei valori su specifiche categorie di navi battenti bandiera italiana in acque internazionali in cui esista il rischio di pirateria.

2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro degli affari esteri, il Ministro dell'interno e il Ministro della difesa, da adottare entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono individuate le specifiche categorie di navi di cui al comma 1.

3. Con decreto del Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro della difesa e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono stabilite le condizioni e i requisiti per il possesso, l'utilizzo, l'acquisizione e il trasporto delle armi e per la prestazione dei servizi di protezione delle merci e dei valori di cui al comma 1.

Art. 4.

(Servizi di scorta armata militare)

1. Nelle acque internazionali in cui esiste il rischio di pirateria, le navi battenti ban-

diera italiana possono avvalersi, a proprie spese, di servizi di scorta armata militare, denominati «Nuclei di protezione armata» e costituiti da personale appartenente alla Marina militare, dotato di idonea qualificazione per l'impiego a difesa delle navi mercantili.

2. L'autorizzazione all'impiego del personale di cui al comma 1 avviene con decreto del Ministro della difesa, da adottarsi entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, sentito il Ministro degli esteri ed il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

3. Le modalità per l'impiego del personale di cui al comma 1 sono definite mediante apposita convenzione da stipularsi tra il Ministero della difesa e la Confederazione italiana armatori nella quale sono stabiliti, altresì, gli oneri a carico dei richiedenti i servizi di scorta armata militare.

4. Il personale di cui al comma 1 esercita le funzioni di agente di pubblica sicurezza e può altresì procedere alla identificazione e alla immediata perquisizione di persone ed imbarcazioni, ferme restando le funzioni di polizia giudiziaria attribuite ai comandanti delle navi mercantili nazionali ai sensi dell'articolo 1235 del codice della navigazione, di cui al regio decreto 30 marzo 1942, n. 327.

