

CAMERA DEI DEPUTATI N. 1521

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**RIZZO, ALBERTI, ARTINI, BASILIO, PAOLO BERNINI,
CORDA, FRUSONE**

Modifica all'articolo 5 del decreto-legge 12 luglio 2011, n. 107, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 agosto 2011, n. 130, in materia di definizione della catena di comando nelle attività di protezione delle navi battenti bandiera italiana in transito negli spazi marittimi internazionali a rischio di pirateria

Presentata l'8 agosto 2013

ONOREVOLI COLLEGHI! — Il fenomeno della pirateria marittima ha evidenziato negli ultimi anni una notevole progressiva diffusione, interessando una vasta porzione dell'oceano indiano che, a partire dalle coste somale e dal Golfo di Aden, è andato estendendosi verso oriente, fino alle coste dell'India. Un *reportage* de *L'Economist* del 2011 ha evidenziato come durante il solo 2010 nelle acque prospicienti la Somalia si siano registrati ben 219 attacchi, contro i 35 censiti nell'anno 2005.

Onde scongiurare il propagarsi di tale tipo di minaccia, l'Italia partecipa al-

l'azione internazionale di contrasto alla pirateria, inizialmente consistente in un dispiegamento di sole unità navali militari nelle acque prospicienti la costa somala e oggi corroborata dal coinvolgimento delle organizzazioni internazionali del comparto marittimo mondiale attraverso un'opera di diffusione delle informazioni e di 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 e 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 l'egida statunitense denominata *Combined Maritime Force*, alla quale partecipa anche l'Italia e in particolare la Marina militare con personale di *staff* operativo, e quelle prettamente nazionali poste in essere da India, Cina, Iran, Russia, Giappone e 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; per il 2013, il rifinanziamento ha riguardato, decisione alquanto discutibile, solo i primi nove mesi e l'importo ammonta a 33.952.376 euro.

Al fine di fornire agli armatori e alle società di sicurezza marittima (PMSC — *Private Maritime Security Company*) 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 spedizioni e affari legali marittimi, all'impiego di servizi di sicurezza e ai livelli minimi di copertura assicurativa per le società di sicurezza marittima. In tal senso, onde consentire l'autorizzazione all'imbarco di nuclei militari di protezione (NMP) e di autodifesa armata

a bordo del naviglio nazionale, anche l'Italia si è dotata di un'apposita legislazione in attuazione di una risoluzione della Commissione Difesa del Senato della Repubblica (Doc. XXIV n. 24 del 2011), previa indagine conoscitiva sul possibile contributo delle Forze armate per la prevenzione e il contrasto del fenomeno della pirateria in acque internazionali. In tale documento, in buona sostanza, si chiedeva l'adozione di un provvedimento che configurasse la possibilità di impiegare a bordo delle navi battenti bandiera italiana *team* armati della Marina militare, il cui derivante onere finanziario fosse a totale carico degli armatori che ne avessero fatto richiesta; inoltre, sempre nell'ambito del medesimo provvedimento, si chiedeva una disciplina normativa che autorizzasse comunque l'armatore — qualora lo volesse o lo preferisse — ad avvalersi di servizi di sicurezza privata a bordo delle proprie imbarcazioni, finalizzati alla deterrenza e autodifesa di fronte alla minaccia piratesca.

Un primo, conseguente intervento è stato compiuto con le disposizioni previste dall'articolo 5 del decreto-legge 12 luglio 2011, n. 107, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 agosto 2011, n. 130 (recante disposizione in materia di proroga delle missioni internazionali delle Forze armate e di polizia e misure urgenti antipirateria), che hanno previsto l'imbarco sui mercantili in transito per il Golfo di Aden di appositi NMP, squadre delle Forze armate dislocate a Gibuti e quindi ospitate sulle navi, e dischiuso di fatto la via all'impiego anche di guardie giurate dipendenti dalle società di sicurezza privata. Tale assetto costituisce certamente un passo in avanti, che pare tuttavia ancora insufficiente ad assicurare un'adeguata protezione alla totalità del naviglio mercantile a rischio. Inoltre, il recente, controverso caso dei due militari italiani ha evidenziato problemi di una certa rilevanza soprattutto in materia di catena di comando, come ampiamente sottolineato, il 26 marzo 2013, da tutte le forze politiche presenti alla Camera dei

deputati nel corso dell'informativa del Governo sugli sviluppi della vicenda dei due militari italiani sottoposti a procedimento giudiziario in India.

In particolare, appare opportuno sanare quanto prima il vuoto normativo esistente nell'attuale normativa recata dal richiamato articolo 5 del decreto-legge n. 107 del 2011 e dalla successiva normativa applicativa, nella parte in cui non prevede espressamente una chiara ripartizione di competenze tra comandante del mercantile e comandante del NMP, nel caso in cui la nave formi oggetto di un attacco di pirateria o di depreddazione armata.

In questa ipotesi, infatti, la regola generale secondo la quale al comandante della nave è rimessa in via esclusiva ogni valutazione in merito alle scelte inerenti la

navigazione e alla manovra della nave non risulta adeguata a risolvere la complessità di situazioni che possono verificarsi nella fase successiva ai richiamati attacchi di pirateria o di depreddazione armata.

Occorre più correttamente individuare un criterio in base al quale nel caso di incidenti (attacchi di pirateria o di depreddazione armata), ove sulla nave sia imbarcato un NMP della Marina militare, le misure da prendere, inclusa la rotta, devono essere assunte di comune accordo tra il comandante della nave e il comandante del NMP fermo restando che in caso di disaccordo saranno adottate le decisioni assunte dagli organi di vertice della catena di comando e controllo militare da cui dipende il NMP imbarcato sulla nave sottoposta a un attacco di pirateria o di depreddazione armata.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

1. Dopo il comma 5-ter dell'articolo 5 del decreto-legge 12 luglio 2011, n. 107, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 agosto 2011, n. 130, e successive modificazioni, sono aggiunti i seguenti:

« 5-quater. Le scelte riguardanti la navigazione e le manovre della nave sono di competenza esclusiva del comandante della nave che le effettua in conformità alle pratiche marinesche e a quelle raccomandate dall'International Maritime Organization.

5-quinquies. Nel caso di attacchi di pirateria o di depredazione armata, ove sulla nave sia imbarcato un nucleo militare di protezione della Marina militare, le misure da prendere, inclusa la rotta, devono essere assunte di comune accordo tra il comandante della nave e il comandante del nucleo militare di protezione, fermo restando che in caso di disaccordo sono adottate le decisioni assunte dagli organi di vertice della catena di comando e controllo militare da cui dipende il nucleo militare di protezione imbarcato sulla nave sottoposta a un attacco di pirateria o depredazione armata.

5-sexies. Le decisioni assunte dagli organi di vertice della catena di comando e controllo militare ai sensi del comma 5-quinquies sono comunicate dal Ministro della difesa alle Camere entro dieci giorni dalla data della loro adozione. Qualora tali decisioni siano coperte da segreto di Stato, il Governo riferisce nei medesimi tempi al Comitato parlamentare per la sicurezza della Repubblica ».

