

CAMERA DEI DEPUTATI N. 4841

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

POLLEDRI, BARBIERI, CROSIO, FEDRIGA, TOGNI

Disposizioni concernenti l'imbarco e l'utilizzazione di armi per lo svolgimento di servizi di vigilanza privata a protezione delle navi mercantili nazionali contro gli atti di pirateria

Presentata il 14 dicembre 2011

ONOREVOLI COLLEGHI! — Il fenomeno della pirateria marittima è in significativo aumento in diverse aree geografiche di notevole importanza per i traffici marittimi nazionali e internazionali, tra le quali spicca la vasta regione adiacente alla Somalia. Un recente *reportage* de *L'Economist* ha evidenziato come durante il solo 2010 nelle acque prospicienti quel Paese si siano registrati ben 219 attacchi, contro i 35 censiti nell'anno 2005. La pirateria marittima ha rilevanti conseguenze umane ed economiche che coinvolgono anche l'Italia.

Proprio per questo motivo è parso indispensabile adottare misure e provvedimenti per affrontare in modo più efficace questa minaccia che grava sopra i nostri marittimi, le loro famiglie e le nostre imprese di navigazione. Un primo intervento è stato compiuto con le dispo-

sizioni dell'articolo 5 del decreto-legge 12 luglio 2011, n. 107, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 agosto 2011, n. 130, che hanno previsto l'imbarco sui mercantili in transito per il Golfo di Aden di appositi Nuclei militari di protezione, squadre delle Forze armate dislocate a Gibuti e quindi ospitate sulle navi, e dischiuso 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.

Di qui la necessità di predisporre norme nuove, più agevolmente applicabili a tutte le nostre unità, e non soltanto ad alcune, nonché in grado di offrire uno strumento di autodifesa realmente efficace, che possa garantire quei diritti in-

violabili che la pirateria lede con l'uso della violenza.

La presente proposta di legge nasce precisamente con questo obiettivo, che ritiene di perseguire ampliando la facoltà degli armatori di ricorrere, senza oneri per lo Stato, alle guardie private, nel pieno rispetto dei principi fondamentali del nostro ordinamento, tra i quali si richiama:

a) l'autodifesa, intesa come espressione del diritto di tutelare l'integrità della propria vita e della propria libertà;

b) la tutela della proprietà privata, intesa come emanazione del diritto di godere dei frutti del proprio lavoro, di quanto è il prodotto o il risultato dell'uso dei beni legittimamente posseduti;

c) la difesa della libera iniziativa commerciale, intesa come mezzo per soddisfare le esigenze e le aspirazioni naturali dell'uomo;

d) la sussidiarietà, in base alla quale devono essere demandate al settore privato tutte quelle attività di utilità pubblica che quest'ultimo possa svolgere in maniera più efficace dell'apparato statale, al quale

resterebbero comunque compiti di organizzazione e di vigilanza.

Il provvedimento che sottoponiamo all'attenzione della Camera dei deputati consta materialmente di otto articoli che definiscono, rispettivamente, gli ambiti di applicazione della legge, le modalità di imbarco, detenzione e uso delle armi a bordo dei mercantili esposti alla minaccia della pirateria, i requisiti richiesti alle guardie private da imbarcare e l'imputazione delle responsabilità concernenti l'attivazione delle squadre preposte all'autodifesa delle navi.

L'iniziativa legislativa è urgente: si ricorda che al momento in cui essa viene presentata una nave italiana risulta ancora in mano ai pirati somali, insieme a cinque marinai, da ben nove mesi privati della loro libertà personale e trattenuti sotto minaccia di morte, al solo fine di estorcere un riscatto. Alla sofferenza di queste persone si somma ovviamente quella dei marittimi già stati sequestrati in passato, delle loro famiglie e degli armatori, che certamente non hanno subito solamente un danno economico da questo genere di crimine. Su queste basi, si raccomanda la sollecita approvazione del provvedimento.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

(Ambito di applicazione).

1. Ferme restando le disposizioni concernenti l'impiego di guardie giurate, di cui all'articolo 5, comma 4, del decreto-legge 12 luglio 2011, n. 107, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 agosto 2011, n. 130, tutte le navi, come definite dal decreto del Comandante generale del Corpo delle capitanerie di porto – Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 7 ottobre 2011, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 248 del 24 ottobre 2011, battenti bandiera italiana, possono imbarcare a bordo squadre di sicurezza composte da guardie private appartenenti a istituti di vigilanza privata, di seguito denominate « squadre di sicurezza », senza oneri per il bilancio dello Stato.

2. Le squadre di sicurezza sono equipaggiate di armi non automatiche, per la difesa dell'equipaggio e del carico della nave su cui sono imbarcate da atti di pirateria.

ART. 2.

(Istituti di vigilanza privata).

1. Gli istituti di vigilanza privata di cui all'articolo 1, comma 1, devono essere iscritti alla camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura competente per territorio, garantire che il personale impiegato nelle squadre di sicurezza sia in possesso dei requisiti di cui all'articolo 3 ed essere assicurati rispetto ad eventuali danni arrecati a terzi.

2. Gli istituti di vigilanza privata individuano e indicano alla compagnia di navigazione un responsabile della squadra di sicurezza che risponde dell'attività della squadra a bordo della nave.

3. La squadra di sicurezza è composta da almeno tre persone, in possesso dei requisiti di cui all'articolo 3.

4. L'impiego di altre dotazioni di sicurezza che non rientrano nella classificazione di armi è permesso e costituisce oggetto di intesa tra l'istituto di vigilanza privata e la compagnia di navigazione.

5. L'istituto di vigilanza privata consegna alla compagnia di navigazione un documento riportante le regole e le modalità d'ingaggio della squadra di sicurezza nonché le misure passive che saranno applicate in caso di un atto di pirateria. In tale documento riservato è evidenziato che:

a) per quanto riguarda la gestione operativa della nave, è il comandante che, secondo il suo giudizio professionale, ha l'autorità di agire e di impartire gli ordini necessari per la salvaguardia della vita umana, per la sicurezza della nave, per la protezione dell'ambiente e della sicurezza, anche qualora tali ordini siano non conformi alle procedure e alle istruzioni fornite dalla compagnia di navigazione, dal noleggiatore o da terzi;

b) le armi saranno impiegate solo per l'autodifesa;

c) sarà rispettata in ogni caso la dignità umana degli attaccanti, che in caso di cattura saranno consegnati alle autorità competenti individuate dal Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto.

ART. 3.

(Requisiti delle guardie private).

1. Per assolvere i compiti di antipirateria di cui all'articolo 1 gli istituti di vigilanza private impiegano guardie private, che devono essere in possesso dei seguenti requisiti:

a) non meno di tre anni di esperienza militare o in un corpo della Polizia di Stato;

b) la frequenza di un corso di 36 ore presso un centro di formazione in sicu-

rezza marittima autorizzato dal Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto che prevede l'insegnamento delle seguenti discipline: elementi di costruzione navale, normativa internazionale, dell'Unione europea e nazionale sulla sicurezza marittima, valutazione dei rischi della nave e piano di sicurezza della nave, tecniche operative di pirateria, misure passive di contrasto alla pirateria, gestione degli atti di pirateria, tecniche di tiro;

c) il possesso del porto d'armi.

ART. 4.

(Doveri della compagnia di navigazione).

1. La compagnia di navigazione deve garantire l'applicazione di tutte le misure relative alla sicurezza della navigazione per i componenti della squadra di sicurezza.

ART. 5.

(Detenzione di armi).

1. Le armi di cui all'articolo 1, comma 2, della presente legge devono essere detenute a bordo nel locale per il deposito delle munizioni, individuato ai sensi dell'articolo 4 del decreto del Comandante generale del Corpo delle capitanerie di porto – Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 7 ottobre 2011, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 248 del 24 ottobre 2011.

ART. 6.

(Acquisto e detenzione delle armi e del relativo munizionamento).

1. L'acquisto delle armi e del relativo munizionamento deve avvenire da parte dell'armatore o del legale rappresentante della compagnia di navigazione, il quale riceve dalla capitaneria di porto presso la quale è iscritto l'autorizzazione quale armatore di una nave rientrante nell'ambito di applicazione della presente legge impie-

gata in viaggi in aree ad alto rischio di atti di pirateria.

2. Ottenuta l'autorizzazione di cui al comma 1, l'armatore o il legale rappresentante della compagnia di navigazione può acquistare le armi e il relativo munizionamento e deve denunciare tale acquisto alla capitaneria di porto presso la quale è iscritto, che provvede a darne notizia alla questura competente per territorio. La denuncia deve contenere i dati identificativi delle armi, che non possono superare il numero di otto tra armi corte e armi lunghe, e del relativo munizionamento, che non deve superare nel totale il numero di 1.600. A seguito della denuncia l'armatore o il legale rappresentante della compagnia di navigazione può trasferire a bordo le armi e il relativo munizionamento.

3. Le armi e il relativo munizionamento trasferiti a bordo ai sensi del comma 2 sono posti sotto la diretta responsabilità del comandante della nave, che rilascia un'apposita ricevuta. Una copia di tale ricevuta è trasmessa alla capitaneria di porto presso la quale è stata fatta la denuncia delle armi e del relativo munizionamento.

ART. 7.

(Impiego delle armi e del relativo munizionamento).

1. Le armi e il relativo munizionamento sono assegnati personalmente dal comandante della nave a ogni singola guardia giurata della squadra di sicurezza imbarcata, al momento in cui salgono a bordo.

2. Le armi e il relativo munizionamento sono restituiti personalmente dai componenti della squadra di sicurezza al comandante della nave, al momento dello sbarco.

3. Il comandante della nave ha l'obbligo di registrare la presa in carico delle armi e del relativo munizionamento, indicando il nominativo dell'assegnatario, la matricola dell'arma o delle armi e la quantità e la tipologia del munizionamento. Su tale registro, il comandante annota, altresì, le motivazioni della mancata consegna delle armi o del relativo munizionamento. Copia

delle pagine del registro contenente tali dati è trasmessa dal comandante alla capitaneria di porto presso la quale è iscritto, tramite il responsabile per la sicurezza marittima, dopo lo sbarco della squadra di sicurezza.

4. Le armi di cui all'articolo 6 possono essere impiegate nelle acque internazionali a rischio di atti di pirateria, come individuate ai sensi del decreto del Ministro della difesa 1° settembre 2011, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 212 del 12 settembre 2011, nonché degli eventuali altri decreti emanati ai sensi dell'articolo 5, comma 1, del decreto-legge 12 luglio 2011, n. 107, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 agosto 2011, n. 130, da personale civile italiano diverso dall'equipaggio, appartenente a istituti di vigilanza privati italiani.

5. L'impiego operativo delle armi da parte della squadra di sicurezza può avvenire solo previa autorizzazione del comandante della nave che, sentito il responsabile della guardia di sicurezza, autorizza l'apertura del fuoco al solo scopo di difendere l'equipaggio, la nave e il carico.

ART. 8.

(Entrata in vigore).

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

€ 1,00



16PDL0056200