

Doc. XXIV

n. 24

RISOLUZIONE DELLA 4^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Difesa)

d'iniziativa dei senatori AMATO e PINOTTI

approvata nella seduta pomeridiana del 22 giugno 2011

ai sensi dell'articolo 50, comma 2, del Regolamento, a conclusione dell'esame dell'affare assegnato sul possibile impiego di personale militare a bordo del naviglio mercantile e da diporto, che transita in acque internazionali colpite dal fenomeno della pirateria

La Commissione, a conclusione dell'esame, ai sensi dell'articolo 50, comma 2, del Regolamento, dell'affare assegnato relativo al possibile impiego di personale militare a bordo del naviglio mercantile e da diporto, che transita in acque internazionali colpite dal fenomeno della pirateria,

premessi che:

Il quadro normativo

il quadro normativo internazionale nel quale si colloca il fenomeno della pirateria è innanzitutto dominato dalla Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare del 1982 (ratificata anche dall'Italia, ai sensi della legge 2 dicembre 1994, n. 689) che, all'articolo 100, richiede a tutti gli Stati di collaborare per la repressione delle attività piratesche, e, al successivo articolo 101, limita la fattispecie ai soli atti commessi in acque internazionali o in luoghi non sottoposti alla giurisdizione di qualunque Stato, con la precisazione che le azioni di pirateria sono tali quando commesse da singoli o da gruppi, a fini privati;

rispetto ai principi generali sanciti dagli articoli 87 e 94 della predetta Convenzione, che sanciscono, rispettivamente, il diritto di libera navigazione in acque internazionali e la giurisdizione esclusiva dello Stato sul naviglio battente la propria bandiera, l'articolo 105 consente agli Stati di sequestrare una nave pirata o una nave catturata e tenuta sotto il controllo dei pirati e di procedere all'arresto dell'equipaggio pirata;

La dimensione geo-economica del fenomeno

la moderna pirateria marittima è un fenomeno caratterizzato dall'elevata instabilità politica ed economica di regioni in cui le capacità degli Stati rivieraschi di imporre il rispetto delle leggi sono ridotte o addirittura assenti;

la pirateria infesta oggi soprattutto i mari dell'Asia sud-orientale e meridionale e dell'America meridionale, ed ha il proprio epicentro nel Golfo di Aden e nel tratto di mare antistante le coste della Somalia: un'area strategica che, con il passaggio dal Canale di Suez, costituisce una porzione fondamentale del concetto geopolitico di «Mediterraneo allargato»;

dalla conclusione della «guerra fredda» la minaccia piratesca nelle acque prospicienti il Corno d'Africa è andata progressivamente crescendo, con un'impressionante *escalation* di casi registrati a partire dal 2005, fino ad investire un'area d'azione che oggi si estende ad est fino a 500 miglia e a sud fino a 1.500 miglia dalla Somalia, penetrando addirittura nel cuore

dell'Oceano Indiano, nei pressi dello stretto di Hormuz e delle coste meridionali dell'India;

attraverso il Canale di Suez, dove operano i pirati somali, transitano ogni anno tra 22.000 e 25.000 imbarcazioni, ovvero il 75 per cento del flusso globale dei *container* mercantili marittimi e 3,3 milioni di barili di greggio al giorno, equivalenti al 30 per cento del fabbisogno energetico mondiale;

in un contesto in cui il 60 per cento del commercio estero italiano viaggia per mare, oltre 2.000 unità navali controllate da interessi italiani, 900 delle quali battenti bandiera tricolore, flottano ogni anno in acque ad alto rischio pirateria;

L'impatto sul commercio marittimo internazionale

secondo l'Osservatorio sulla pirateria istituito dall'*International Maritime Bureau*, nel 2010 sono stati registrati 445 assalti che hanno causato la cattura di 53 navi e il sequestro di 1.181 operatori marittimi (con un incremento del 12,5 per cento sul 2009 e più del 60 per cento rispetto al 2008), mentre, per quanto riguarda il 2011, dall'11 gennaio ad oggi sono stati annoverati 243 attacchi nel mondo e sono stati contati 439 persone prese in ostaggio dai pirati somali;

l'aumento del rischio connesso agli attacchi pirateschi e la situazione di diffusa insicurezza per i traffici marittimi – in relazione ai quali si stima per la comunità mondiale una perdita economica complessiva oscillante tra i 13 e i 16 miliardi di dollari – ha portato inevitabilmente ad un innalzamento dei costi di trasporto delle merci dovuto principalmente all'incremento dei premi assicurativi – quadruplicati negli ultimi due anni – e alle indennità dei marittimi operanti nelle acque ad alto rischio pirateria, ai quali, anche in Italia, è stata riconosciuta una speciale indennità di guerra;

L'impatto sulle vittime

la progressione esponenziale dei sequestri e l'inasprirsi delle ricadute umanitarie del fenomeno è stato oggetto del recente «*Report of the Special Advisor (Jack Lang) to the Secretary-General on Legal Issues Related to Piracy off the Coast of Somalia*» presentato il 25 gennaio 2011, che (nel periodo di studio 2008-2010) individua: circa 1.890 sequestri di persona, 105 sequestri di natanti; un incremento sensibile del tasso di violenza durante gli attacchi alle imbarcazioni; un innalzamento da 1 a 5 milioni di dollari di richiesta di riscatto medio per la liberazione della nave ed un prolungamento del periodo di detenzione che oggi si attesta a circa 120 giorni;

il citato rapporto, in relazione alla crescente pressione sui pirati da parte della comunità internazionale, fa inoltre riferimento ad una recrudescenza delle condizioni di detenzione sottolineando che i membri degli equipaggi sequestrati vengono talvolta sottoposti a torture o utilizzati come scudi umani o addirittura ridotti in schiavitù dagli stessi pirati;

L'emergenza pirateria nel «Report of the Special Advisor to the Secretary-General on Legal Issues Related to Piracy off the Coast of Somalia»

sulla scorta di quanto deliberato dalla conferenza internazionale sulla pirateria in Somalia, tenutasi nel maggio del 2010 ad Istanbul, il Consigliere speciale delle Nazioni Unite sulla pirateria indica la necessità di fornire «con estrema urgenza» un approccio multidisciplinare alle strategie di contrasto alla pirateria sia con interventi di carattere economico capaci di aggredire le cause del fenomeno, sia con provvedimenti di natura giurisdizionale, senza tuttavia dimenticare la rigida applicazione di specifiche misure di auto-protezione da applicarsi ai natanti: il tutto nell'ambito delle missioni navali multinazionali attualmente in atto;

le soluzioni da individuare e realizzare per il contrasto del fenomeno piratesco, secondo Jack Lang, devono essere inquadrate immediatamente in un piano globale, capace di «combattere, prevenire e sopprimere la pirateria» prima che «l'*escalation* di professionalizzazione ed operatività dei pirati raggiunga un punto di non ritorno» oltre il quale l'azione internazionale risulterebbe verosimilmente inefficace;

La risposta diplomatico-militare della comunità internazionale

nella cornice di un contrasto multi-livello alla pirateria marittima, sul piano diplomatico-militare le Nazioni Unite hanno fornito strumenti per legittimare operazioni relative alla possibilità di intervenire nelle acque territoriali della Somalia (risoluzione del Consiglio di sicurezza n. 1846 del 2008), e di operare sul suolo e nello spazio aereo di quel Paese (risoluzione n. 1851 del 2008) previa autorizzazione o richiesta del governo di Mogadiscio;

su tali basi l'Unione europea ha lanciato l'operazione ATALANTA dell'EUNAVFOR; gli Stati Uniti e i suoi alleati hanno creato la *Combined Task Force* 151; la NATO dirige l'operazione *Ocean Shield*, mentre Cina, Giappone, Russia, Malesia, Iran, Arabia Saudita e altri hanno inviato delle navi a pattugliare le acque intorno alla Somalia;

nel contesto degli interventi enumerati, l'impegno dell'Italia si concretizza: nella partecipazione costante di navi della Marina militare alle operazioni della NATO e dell'Unione europea; nella partecipazione alla missione *European Union Training Mission* in Somalia, il cui obiettivo politico-militare punta a rafforzare il governo federale di transizione attraverso l'addestramento di forze di sicurezza; e nella presenza all'interno del *Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia*, l'organo delle Nazioni Unite incaricato di sviluppare la cooperazione e il coordinamento tra i Paesi e le organizzazioni internazionali e risolvere radicalmente le cause del fenomeno della pirateria;

le azioni internazionali connesse al contrasto della pirateria nel Corno d'Africa, per quanto indipendenti da un punto di vista operativo, sono tra loro coordinate dal meccanismo *Shared Awareness and Deconfliction Exercise* (SHADE), che però, ad oggi, non risulta pienamente sufficiente

al supporto del processo di contrasto alla pirateria, essendosi rivelato particolarmente complesso e difficoltoso a causa di fattori quali: l'estensione dell'area di operazioni, la collocazione delle prevalenti linee di traffico, le imprevedibili modalità di attacco adottate dai pirati, e la mancanza di un contesto legale idoneo a garantire la repressione dei reati di pirateria;

le missioni internazionali in corso non prevedono che le navi impiegate effettuino scorte a singole unità lungo l'intera rotta commerciale, per cui l'impiego militare a sostegno delle imbarcazioni civili può configurarsi solo entro un'area geografica ben delimitata (coincidente con quella ad elevato rischio di pirateria, quale individuata negli ordini di missione) e limitatamente ad un'assistenza effettuata da navi militari che incrociano in prossimità o nelle vicinanze del mercantile attaccato;

attesa la necessità di rafforzare l'efficacia delle misure di protezione alle imbarcazioni, la maggior parte dei Paesi europei partecipanti ad EU-NAVFOR ATALANTA (Belgio, Germania, Grecia, Malta, Olanda, Svezia e Regno Unito) ha scelto di impiegare a bordo delle navi che trasportano gli aiuti umanitari del Programma alimentare mondiale alcuni *Vessel Protection Detachments* (VPDs), ovvero nuclei di uomini armati a bordo distaccati dall'unità militare che incrocia nell'area di missione;

«Best management practices» di autodifesa, il coinvolgimento dei privati e le linee guida dell'International Maritime Organization (IMO) sull'uso di team armati a bordo (*privately contracted armed security personnel-PCASP*)

di pari passo all'indispensabile coordinamento internazionale dello strumento navale militare, così come prescritto dal rapporto alle Nazioni Unite sulla pirateria somala, ed in seguito a recenti direttive del comando delle Forze navali dell'Unione europea in Somalia (EUNAVFOR ATALANTA) si ravvisa comunque presso tutti gli attori della *governance* dell'emergenza pirateria 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 da Jack Lang nel suo rapporto il «miglior strumento per la protezione contro gli atti di pirateria», atteso inoltre che, ad oggi, «proprio quel 20 per cento di imbarcazioni che non hanno ancora applicato i protocolli stilati dall'*International Maritime Organization* (IMO) risultano le principali vittime della pirateria poiché non protette in maniera adeguata»;

la pressante necessità di sviluppare un'efficace strategia di deterrenza, fondata sulla sinergia tra azione militare e comportamenti delle sin-

gole imbarcazioni private, e capace di comprendere misure accessorie alle citate *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 gli Stati che utilizzano servizi di sicurezza privata a bordo di navi che transitano in acque ad alto rischio di pirateria» («PCASP»);

tali linee guida del MSC saranno ratificate il 12 settembre 2011 in occasione dell'apposita sessione del Gruppo di lavoro sulla sicurezza marittima e sulla pirateria delle Nazioni Unite, non prima di aver recepito le indicazioni e gli emendamenti in materia da parte dei governi degli Stati interessati, richiamati dall'MSC ad introdurre nei propri ordinamenti dettagliate legislazioni tese a configurare l'eventuale autorizzazione di servizi di vigilanza privata a bordo delle navi;

peraltro già in ambito europeo, al punto 3 della raccomandazione n. 840 dell'Assemblea della Unione dell'Europa occidentale (UEO) sul ruolo dell'Unione europea nel contrasto alla pirateria del 4 giugno 2009, si richiedeva espressamente ai Paesi membri dell'Unione di «incrementare notevolmente il numero di squadre di protezione a bordo sulle navi in transito»;

l'introduzione di misure di difesa attiva, quali la presenza di squadre armate a bordo, siano esse militari o private, è inoltre un elemento di particolare interesse per il comparto armatoriale che, pur consapevole della risposta strategica che la comunità internazionale deve adottare per sradicare le cause della crisi in Somalia, punta piuttosto ad avvalersi di efficaci misure di deterrenza contro la pirateria (considerata come un riflesso del *default* somalo) allo scopo di salvaguardare l'attività imprenditoriale e l'incolumità degli equipaggi;

PCASP e team militari, il caso italiano e il confronto con gli altri Stati

sebbene nessuna delle navi protette da *contractors* civili o da militari sia stata sequestrata, il nostro ordinamento non prevede attualmente una specifica normativa che disciplini, autorizzandola o vietandola, la presenza di personale militare e/o l'utilizzo di agenti privati armati a bordo di unità mercantili, limitando così la competitività del comparto marittimo mercantile italiano, specie se raffrontato, sotto il profilo della sicurezza dei traffici, ai suoi principali concorrenti in ambito comunitario;

la suddetta carenza normativa aumenta, di fatto, il rischio di spingere l'armatoria italiana a dover immatricolare le proprie unità sotto la bandiera di altri Stati, con evidenti negative ricadute economiche, fiscali ed occupazionali per il Paese;

sia il governo francese che quello spagnolo hanno 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 15 navi tonniere operanti nell'Oceano Indiano – misura, questa, recentemente adottata anche dal Giappone e dal Belgio – mentre la Spagna

(sulla scorta di quanto fatto da Israele, Stati Uniti, Gran Bretagna, Olanda, Germania, Danimarca, Sud Africa, Corea del Sud e Liberia) ha autorizzato l'imbarco di un *security team* armato, a spese dell'armatore, sulle navi presenti nelle aree di crisi, anche e ovviamente al di fuori della porzione di Oceano Indiano del Golfo di Aden;

tale asserita carenza normativa ha infine spinto armatori anche italiani – come ulteriore opzione, sia alla tutela prevista dalle missioni militari internazionali, sia all'imbarco di personale armato a bordo – a scegliere di avvalersi di servizi di sicurezza privata che contemplino l'utilizzo di un vascello di scorta con personale armato a bordo;

Il crescente rischio per navi ed equipaggi italiani

l'andamento degli assalti e dei sequestri effettuati in tutto il mondo da parte di pirati in danno del naviglio mercantile e da diporto battente bandiera italiana si sussegue senza soluzione di continuità, così come avvalorato dai recenti casi, verificatisi nei primi mesi del 2011, relativi: all'assalto della petroliera da 105.000 tonnellate di stazza «Savina Caylyn» con a bordo 22 uomini di equipaggio, attaccata e catturata l'8 febbraio da un commando di cinque pirati somali mentre era in navigazione nell'Oceano Indiano; all'assalto della petroliera «Alessandra Bottiglieri» avvenuto il 13 aprile mentre era al largo del porto di Cotonou (Benin, Africa Occidentale), dove si trovava in attesa di scaricare un carico di benzina; fino ad arrivare il 20 aprile al sequestro in pieno Mare Arabico – a 320 miglia a sud dell'Oman e a 300 miglia ad est dell'isola di Socotra – del cargo italiano «Rosalia D'Amato» con i suoi 22 uomini di equipaggio;

la rilevante pericolosità sociale e politica, oltre che economica, derivante dall'accresciuto rischio di pirateria marittima, deve necessariamente indurre le istituzioni ad intervenire con efficacia ad ulteriore tutela degli interessi strategici del nostro Paese in campo energetico e commerciale;

il 1° giugno 2011 gli esponenti della Confederazione italiana armatori (CONFITARMA) e della Federazione nazionale imprese di pesca (FEDERPESCA), auditi presso la Commissione difesa del Senato nell'ambito dell'«Indagine conoscitiva sul possibile contributo delle Forze armate per la prevenzione ed il contrasto del fenomeno della pirateria in acque internazionali» – sia pure con una diversa sensibilità dovuta alla differenza di naviglio, di tipo di navigazione e di rotte battute – hanno entrambi sottolineato i limiti di una protezione affidata unicamente alla scorta di navi militari e a mezzi di difesa non letali installati sulle navi mercantili, sollecitando la possibilità di imbarcare personale armato a bordo del naviglio civile italiano divenuto un troppo facile bersaglio per i pirati;

sotto il profilo economico-commerciale desta inoltre particolare allarme il caso del peschereccio «Torre Giulia», prima ed unica nave tonniere tropicale italiana – vera e propria fabbrica conserviera d'altura per l'inscatolamento del tonno pinna gialla lunga 82 metri per 2290 tonnellate di stazza – di proprietà della IAT (Industria armatoriale italiana), originariamente immatricolata a Bari nel 1997 e, nel dicembre del 2009, regi-

strata presso il Quartiere marittimo di Concarneau in Francia per poter usufruire del servizio di protezione dei militari a bordo, messo a disposizione dalla Francia a partire dal luglio 2009 per le navi da pesca battenti il tricolore francese;

la ricordata esigenza degli armatori italiani di usare bandiere di compiacenza onde contrastare gli attacchi pirateschi emerge inoltre con il caso emblematico dell'assalto avvenuto il 26 aprile 2009 alla nave da crociera italiana MSC Melody, sventato grazie all'intervento di un *team* di protezione composto da *contractors* israeliani, regolarmente a bordo e senza necessità di autorizzazioni da parte delle autorità italiane in quanto la nave batteva bandiera panamense;

il 15 giugno 2011 il Capo di Stato maggiore della Marina militare in sede di audizione presso la Commissione difesa del Senato nell'ambito dell'«Indagine conoscitiva sul possibile contributo delle Forze armate per la prevenzione ed il contrasto del fenomeno della pirateria in acque internazionali» ha sottolineato che sotto il profilo operativo – qualora l'ordinamento italiano lo prevedesse – la Marina militare è pronta a mettere a disposizione degli armatori interessati alcuni «Nuclei militari di protezione» (NMP) da imbarcare a spese dei privati sulle navi battenti bandiera italiana che incrociano nel Golfo di Aden (GOA) e nel Bacino Somalo (BS);

la Marina militare ha inoltre precisato che può coordinare, nell'area GOA-BS, un totale di 10 NMP, ciascuno dei quali composto da 6 militari, nuclei capaci di operare (in conformità alle direttive e alle regole di ingaggio (ROE) emanate dal Ministero della difesa) a protezione di unità mercantili, giovandosi del supporto di strutture logistiche avanzate – quali ad esempio una base a Gibuti comprendente circa 16 unità – ed integrate con le attività di supporto delle navi militari presenti in area;

la Confederazione italiana armatori (CONFITARMA), nel valutare positivamente la possibilità di imbarco di squadre della Marina militare, ha però sottolineato come tale soluzione non sia priva di problematiche di natura logistica, ritenendola più adatta a fornire protezione a navi che toccano gli stessi porti sia in andata che in ritorno – come i mercantili che trasportano *containers* – piuttosto che a navi, come le petroliere, sulle quali si ritiene preferibile imbarcare personale appartenente ad istituti di vigilanza privata, che peraltro da tempo hanno instaurato specifiche convenzioni con i Paesi terzi per il passaggio di uomini ed armi;

la Federazione nazionale imprese di pesca (FEDERPESCA), relativamente alla tipologia di protezione armata a bordo, ha osservato che l'impiego di agenti privati non ha comportato, sino ad ora, particolari problematiche a livello internazionale, risultando per contro di più flessibile gestione rispetto all'utilizzo del personale militare: come riscontrato nel caso francese, dove le esigenze imprenditoriali connesse alla durata minima necessaria per le battute di pesca mal si conciliano con gli obblighi militari legati al complesso processo di avvicendamento a bordo delle squadre armate;

il 15 giugno 2011 la professoressa Del Vecchio, ordinario di diritto internazionale, in sede di audizione presso la Commissione difesa del Senato nell'ambito dell'«Indagine conoscitiva sul possibile contributo delle Forze armate per la prevenzione ed il contrasto del fenomeno della pirateria in acque internazionali», interpellata in merito ad una valutazione sulle peculiarità dell'utilizzo a bordo del naviglio civile di squadre armate composte da militari o da *contractors* privati, ha rilevato che, a livello internazionale, il quadro giuridico non appare ostativo all'impiego della difesa armata, purché esercitato nel rispetto del principio di proporzionalità dell'uso della forza, mentre per quanto attiene alla normativa nazionale, la legge italiana prende in considerazione il fenomeno solo agli articoli 1135 (che reca disposizioni in ordine al comandante della nave che compia atti di depredazione su naviglio nazionale e straniero), e 1136 (che concerne la cosiddetta nave sospetta di pirateria, ossia il natante sprovvisto delle carte di bordo) del codice della navigazione;

per quanto attiene l'impiego di militari, la professoressa Del Vecchio, non ha altresì riscontrato specifiche problematiche giuridiche poiché le azioni del *team* imbarcato comporterebbero una responsabilità diretta dello Stato italiano e lo stato giuridico della nave mercantile rimarrebbe comunque invariato; mentre, per quanto riguarda l'utilizzo di personale privato – non invece contemplato dalla Convenzione sul diritto del mare, ancorché alcuni Stati (come la Spagna e gli Stati Uniti) abbiano concretamente adottato tale soluzione – ha ravvisato quale elemento di interesse il caso di uso illegittimo della forza, ove, se appunto esercitato da parte del personale privato, la responsabilità dello Stato di bandiera sarebbe assolutamente residuale, ricadendo quasi per intero sulle compagnie armatoriali;

in tema di eventuale cattura di pirati, sulla base di quanto disposto dal citato articolo 105 della Convenzione sul diritto del mare, il personale militare sarebbe pienamente competente a procedere all'arresto, tenendo ben presente, come ha notato la professoressa Del Vecchio, che per quanto consta l'esercizio della giurisdizione penale – alla quale nel 2009 l'Italia ha rinunciato in favore del Kenya – rimane viva la necessità di un salto di qualità, onde costituire un'apposita corte internazionale sulla base delle indicazioni delle Nazioni Unite;

Le iniziative del Senato in tema di contrasto alla pirateria marittima

il 18 dicembre 2008, in sede di discussione di mozioni sulla pirateria, è stato approvato dal Senato, con sostegno *bipartisan*, l'ordine del giorno G1 (testo 2) a prima firma Rutelli, con cui il Governo si impegna: «ad assumere ogni possibile iniziativa in seno alle Nazioni Unite affinché la Comunità internazionale adotti urgentemente gli atti necessari a porre fine a crimini di pirateria marittima; a sottolineare nelle sedi internazionali competenti l'esigenza che siano adottate regole di ingaggio adeguate all'implementazione delle misure di contrasto alla pirateria, come previsto dalle risoluzioni del Consiglio di sicurezza dell'ONU; ad adoperarsi per ripristinare il pieno utilizzo delle vie del mare in particolare nell'area

del Corno d’Africa per le persone, il traffico commerciale e per le missioni di assistenza umanitaria; a promuovere in tutte le sedi competenti ogni possibile azione tesa a favorire il coordinamento fra le forze operanti nelle missioni di contrasto alla pirateria nelle aree indicate in premessa; ad adottare sollecitamente provvedimenti diretti a consentire all’Italia di prendere parte alla missione navale dell’Unione europea denominata "ATALANTA"; a concorrere a definire urgentemente in sede internazionale le competenze per il giudizio nei confronti dei responsabili degli atti di pirateria, con l’obiettivo di individuare uno specifico foro internazionale *ad hoc*»;

il 24 febbraio 2010, il Governo, in sede di conversione del decreto-legge 1° gennaio 2010, n. 1, recante «Disposizioni urgenti per la proroga degli interventi di cooperazione allo sviluppo e a sostegno dei processi di pace e di stabilizzazione, nonché delle missioni internazionali delle Forze armate e di polizia e disposizioni urgenti per l’attivazione del Servizio europeo per l’azione esterna e per l’Amministrazione della Difesa», ha accolto un ordine del giorno G101 (testo 2) a firma del relatore Amato, con il quale il Senato impegna il Governo a verificare «l’opportunità, nonché l’utilità, di consentire o meno la presenza di personale militare e/o l’esercizio di servizi di vigilanza privata a protezione delle merci e dei valori a bordo di navi mercantili e da pesca battenti bandiera italiana in acque internazionali interessate da rischio di pirateria»;

a partire dal disegno di legge dei senatori Amato e Cantoni, risalente al marzo 2010, sono state presentate altre proposte di legge in materia di pirateria marittima, tutte concernenti il possibile imbarco di personale armato sulle navi, il cui *iter* risulta, ad oggi, lontano da una prossima conclusione;

nella consapevolezza che la repressione militare del crimine piratesco, sia in mare che sulla terra, è assolutamente necessaria, pur se non sufficiente, a combattere il fenomeno, e ritenendo che la soluzione da parte della comunità internazionale delle questioni giuridiche connesse rappresenta un indispensabile passo da compiere per rendere più efficace la dissuasione esercitata dalle forze navali presenti in zona;

impegna il Governo,

a proseguire e rafforzare la propria azione al fianco dei *partner* internazionali a sostegno della pacificazione e stabilizzazione economico-sociale e politica della Somalia quale condizione determinante per sradicare e debellare il fenomeno della pirateria;

ad attivarsi:

– in sede ONU, all’interno del «Gruppo internazionale di contatto sulla pirateria al largo delle coste somale» e del «Gruppo di contatto sulla Somalia», onde realizzare:

a) un programma di coordinamento normativo interordinamentale per la persecuzione dei responsabili di atti pirateschi – intesi come

minaccia globale contro la comunità internazionale – mediante l’istituzione di un apposito tribunale penale internazionale;

b) l’istituzione di un foro internazionale *ad hoc* onde assicurare l’applicazione del diritto internazionale in materia di pirateria;

c) la creazione di una struttura internazionale *ad hoc* sull’identificazione, la tracciabilità ed il contrasto dei flussi finanziari illeciti connessi alla pirateria provenienti dal pagamento dei riscatti da parte degli armatori;

– in sede NATO e di Unione Europea, onde realizzare:

a) una maggiore sinergia tra le missioni internazionali *Ocean Shield* e EUNAVFOR ATALANTA – e tra queste e le altre singole missioni nazionali in atto – in modo da combinare la forza militare e l’*intelligence* al fine di realizzare un maggior coordinamento delle operazioni di pattugliamento e un ulteriore rafforzamento del dispositivo SHADE;

b) l’incremento del contributo operativo di tutti i *partner* impegnati nell’ambito della missione dell’Unione europea in Somalia – la *European Union Training Mission* – volta all’addestramento delle forze di sicurezza del locale governo federale di transizione;

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, 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.

Nella consapevolezza che un doppio regime giuridico – regolante, da un lato, l’offerta di *team* militari e, dall’altro lato, l’offerta di servizi di sicurezza privati – rafforzerebbe lo strumento dell’autodifesa, rimettendo ai diretti interessati (armatori e/o associazioni di categoria) la libertà di scelta della migliore e più conveniente opzione (militare o privata che sia), e rappresenterebbe perciò un ulteriore importante passo in avanti nella lotta alla pirateria.

