



Emanuele Greco¹

**IL RICORSO ITALIANO
ALLE *MARITIME SECURITY COMPANIES* E
AI *NUCLEI MILITARI DI PROTEZIONE*
IN FUNZIONE ANTIPIRATERIA**

¹ Ha conseguito la laurea in Giurisprudenza presso la *Pontificia Università Lateranense*. Ha ottenuto il master di I livello presso la SPICeS (Scuola di Politica Internazionale Cooperazione e Sviluppo) ed è frequentatore dello I.A.S.D. (Istituto Alti Studi della Difesa). Da gennaio 2013 collabora con *Archivio Disarmo* rivolgendo una attenzione particolare ai profili tecnico/giuridici del disarmo, del controllo degli armamenti e delle relazioni internazionali.



ABSTRACT

La pirateria è uno dei problemi principali che oggi la comunità internazionale si trova ad affrontare. Esso costituisce una grave minaccia non solo per la vita delle persone, ma anche per i traffici mercantili e per gli interessi economici degli stati.

Tuttavia, negli ultimi anni sono stati raggiunti importanti risultati che hanno fortemente ridimensionato, ma non estinto, il fenomeno. Tra le soluzioni utilizzate dagli stati, quella risultata maggiormente efficace è l'impiego di militari o di *contractors* sulle navi mercantili. Esso causa non poche perplessità dal punto di vista giuridico, in particolare in merito ai conflitti di giurisdizione che possono nascere tra le nazioni nell'eventualità di incidenti o di reati commessi nelle zone di mare in cui uno stato ha imposto la propria sovranità oltre i limiti stabiliti dal diritto internazionale, come testimoniato dall'ormai noto caso dell'*Enrica Lexie*.

L'Italia, dal canto suo, ha adottato una normativa che prevede sia l'impiego degli Nuclei Militari di Protezione (NMP), sia l'impiego, in via sussidiaria di guardie giurate (GPG), attraverso una serie di dispositivi che, pur trattando la materia in maniera abbastanza dettagliata, lasciano alcuni vulnus interpretativi, soprattutto in merito allo status giuridico di quest'ultime.

Piracy is one of the major problems that the international community is facing today. It poses a serious threat not only to the life of people, but also for commercial traffic and the economic interests of the States.

In recent years important results have been achieved; however, they have greatly reduced but not extinguished, the phenomenon. Among the solutions proposed by the States, the most effective one is the use of military personnel or the use of contractors on board merchant ships. It causes many concerns from the legal point of view, in particular with regard to conflicts of jurisdiction between the states: it is the case of accidents or crimes committed in the areas of sea, in which a state has imposed its sovereignty beyond the limits of international law. This happened, for instance, during the episode of italian ship *Enrica Lexie*.

Italy, for its part, has adopted a legislation that allows the use of both military personnel (Nuclei Militari di Protezione), and, in subsidiary, of *contractors* (Guardie Private Giurate), through a series of acts that, despite dealing the matter in some details, leaves some weak point of interpretation, especially with regard to the legal status of the GPG.



INDICE

1.	Alcuni cenni sul fenomeno della pirateria	p. 4
2.	Le Forze Armate non bastano...	p. 8
3.	Le norme internazionali e i codici di condotta applicabili alle <i>Maritime Security Companies</i> (MSCs)	p. 10
4.	La soluzione italiana	p. 12
5.	L'impiego dei <i>Nuclei Militari di Protezione</i> (NMP)	p. 14
6.	Conflitti di giurisdizione. Il caso <i>Enrica Lexie</i>	p. 17
7.	L'impiego delle <i>Guardie Private Giurate</i> (GPG)	p. 19
8.	Bibliografia	p. 22



1. Alcuni cenni sul fenomeno della pirateria

La pirateria odierna è un fenomeno molto diffuso (v. carta n. 1). La presenza di gruppi dediti all'attività di pirateria è accertata in quasi tutti i mari del mondo², benché il fenomeno, rispetto al passato, avesse assunto fino a tempi recenti forma tanto limitata e sporadica da non destare di fatto particolare interesse a livello internazionale, venendo spesso relegato ad un problema di natura interna o regionale.

Carta n. 1 – Attacchi di pirateria marittima e rapina a mano armata nel mondo nel 2014



Fonte: <http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-map> - (15 Aprile 2014);
v. gli attacchi di tutto il 2013 vai su: <http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-map/piracy-map-2013>.

Fino al 2004, la quasi totalità degli attacchi era concentrata nel Sud Est Asiatico e solo una parte distribuita nelle altre aree più sensibili quali il Mar dei Caraibi, l'Oceano Indiano ed il Golfo di Guinea. Dal 2005, la pirateria del Corno d'Africa ha visto, invece, un incremento vertiginoso in termini sia statistici,

² V. Live Piracy & Armed Robbery Report 2014 su <http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-report>.



rappresentando mediamente oltre la metà della totalità degli attacchi in tutto il mondo, sia geografici, estendendosi dal Golfo di Aden a tutto l'Oceano Indiano. La drammaticità della situazione in quest'area appare chiara se si considera che al suo interno si sviluppa il 30% del traffico mondiale di petrolio. Su questa rotta transitano ogni anno 22.000 navi, di cui 2.000 di interesse italiano. Dal 2005 al 2012 sono state 42 le navi italiane attaccate, di cui 6 sequestrate³.

La minaccia della pirateria ha spinto molti operatori che transitano in quest'area ad individuare nuove rotte ed evitare completamente la regione, oppure ad aumentare la velocità di navigazione con un conseguente incremento del consumo di carburante. Anche i premi assicurativi per le imbarcazioni in transito hanno subito un'impennata a causa dei sequestri e della presa di ostaggi. Oltre a rappresentare una minaccia per la sicurezza internazionale, la pirateria comporta, quindi, dei costi elevati per l'economia mondiale⁴. Non vanno dimenticati i costi per la mobilitazione delle flotte militari, che dovrebbe superare il miliardo di dollari annui considerato che tre mesi di missione di una fregata della marina italiana costano circa 9 milioni di euro (100 mila al giorno). Altri costi sono determinati dagli organismi internazionali mobilitati contro la pirateria e dai costi della macchina della giustizia⁵. Per non parlare dei costi in termini di vite umane. A fronte di tutto ciò il giro di affari della pirateria si presume, dal 2008 al 2013, sia stato di 170 milioni di dollari annui.

Nei diversi anni di attività, i pirati somali hanno attaccato e catturato navi di bandiera differente, non dimostrando alcun interesse "particolare" nei confronti di uno specifico bersaglio, catturando anche navi battenti bandiera di paesi islamici. La scelta dei bersagli è dettata dalla semplicità dell'operazione e dai rischi connessi. Tutte le navi sono per la maggior parte attaccate allo scopo di cattura per la successiva richiesta di riscatto. In genere, sembra che non venga usata violenza se non quella necessaria al conseguimento della cattura o per accelerare le pratiche di pagamento. Lo dimostra il fatto che la maggior parte delle vittime tra gli equipaggi delle navi catturate si sia avuta durante tentativi di fuga o liberazione.

Da rilevare, anche, è la progressiva estensione dell'area di azione dei pirati somali verso la penisola indiana. Si sono registrati attacchi di pirati somali anche ad oltre 2.500 Km delle coste. Questi sono stati possibili soprattutto, grazie all'utilizzo delle c.d. **navi-madre**⁶, le quali rivestono un'importanza fondamentale per poter ampliare l'area delle operazioni.

³ V. <http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/piracynewsfigures>.

⁴ V. GAIANI GIANANDREA, *Dodici Miliardi di Euro l'anno è il Costo della Pirateria*, 26 Gennaio 2011, su <http://www.ilsole24ore.com/art/notizie/2011-01-26/pirateria-quanto-costi-135704.shtml?uuid=Aa2wXd1E> e ANNA BOWDEN, *The Economic Cost of Maritime Piracy*, One Earth Future Foundation, Broomfield, December 2010, su <http://oneearthfuture.org/sites/oneearthfuture.org/files/documents/publications/The-Economic-Cost-of-Piracy-Full-Report.pdf>.

⁵ Ibidem.

⁶ Possono essere di qualsiasi tipo: sambuchi, pescherecci catturati e, più recentemente, anche moderne navi mercantili cadute nelle mani dei pirati. Esistono anche gruppi di pirati equipaggiati con baleniere o con un barcone carico di barili di carburante che rimorchia un paio di barchini veloci d'attacco.



Non poca preoccupazione, infine, suscita la possibile commistione tra il fenomeno della pirateria e quello del terrorismo marittimo. Alcuni vedono scarsa o nessuna differenza fra i due fenomeni, ma tali opinioni non sono accettabili. La pirateria dipende dal prospero commercio marittimo mondiale ed è teso a trarre profitto. Al contrario, i terroristi si prefiggono la distruzione della rete del commercio marittimo nel mondo, come parte di quella che essi chiamano la guerra all'economia dell'Occidente⁷.

Va specificato, pertanto, che non esiste alcuna correlazione diretta tra la pirateria moderna ed il terrorismo. Tuttavia, esiste la possibilità che gruppi terroristici possano pensare di impiegare (pagando) le capacità sviluppate dai pirati per incrementare la propria capacità di effettuare azioni sul mare. Sono state ventilate numerose ipotesi sulla possibilità di impiegare i pirati per catturare navi da usare successivamente a fini terroristici: una gasiera può essere utilizzata come nave-bomba all'interno di un porto, si può affondare una petroliera in prossimità di una determinata costa per ottenere un danno ambientale non indifferente, ecc. Ma la sostanziale differenza di obiettivi tra i due movimenti rende altamente improbabile una congiuntura di intenti tra loro. Le azioni condotte dall'LTTE in Sri Lanka hanno insegnato che i terroristi possono svilupparsi ed operare in contesti geopolitici diversi e adottare il *modus operandi* della pirateria, ma solo per il perseguimento dei propri scopi, diversi da quelli dei pirati⁸. In estrema sintesi, può affermarsi che un pirata non è un terrorista, viceversa un terrorista può diventare un pirata per necessità. Questo concetto è di facile intuizione, se si analizza, anche superficialmente, la normativa giuridica in materia.

Molte sono le definizioni di pirateria che è possibile trovare in letteratura, ma è sempre preferibile impiegare le definizioni ufficiali contenute nell'art. 15 della Convenzione di Ginevra del 1958⁹ e nell'articolo 101 della Convenzione di Montego Bay (UNCLOS) del 1982¹⁰, di cui l'Italia fa parte¹¹. Queste disposizioni

⁷ PETER CHALK, *The Maritime Dimension of International Security, Terrorism, Piracy and Challenges for the United States*, RAND Project Air Force, Santa Monica, California, USA, 2008, p. 31.

⁸ Approfondisci il caso su EMANUELE GRECO, *Sri Lanka*, in *Aree di crisi*, Archivio Disarmo, Roma, 2013, disponibile su <http://www.archiviodisarmo.it/template.php?pag=55538>.

⁹ **Art. 15:** Sono considerati pirateria gli atti seguenti: 1. Ogni atto di violenza illegittimo di detenzione e ogni predeonerie commessi dall'equipaggio o dai passeggeri d'una nave o d'un aeromobile privati, a scopo personale, e a danno: a. in alto mare, di un'altra nave, altro aeromobile, o di persone o beni a bordo di questi; b. in luoghi non sottoposti alla giurisdizione di uno Stato, d'una nave, o di un aeromobile, o di persone o beni.

2. La partecipazione volontaria all'impiego d'una nave o d'un aeromobile, svolta con piena conoscenza dei fatti che conferiscono a detta nave o detto aeromobile l'attributo di pirata.

3. L'istigazione a commettere gli atti definiti ai numeri 1 e 2 come anche la facilitazione intenzionale degli stessi.

¹⁰ La disposizione stabilisce che si intende per pirateria uno qualsiasi dei seguenti atti: a) ogni atto illecito di violenza o di sequestro, od ogni atto di rapina, commesso a fini privati dall'equipaggio o dai passeggeri di una nave o di un aeromobile, privato e rivolti: i) nell'alto mare, contro un'altra nave o aeromobile o contro persone o beni da essi trasportati; ii) contro una nave o un aeromobile, oppure contro persone e beni, in un luogo che si trovi fuori dalla giurisdizione di qualunque Stato; b) ogni atto di partecipazione volontaria alle attività di una nave o di un aeromobile, commesso nella consapevolezza di fatti tali da rendere i suddetti mezzi nave o aeromobile pirata; c) ogni



mettono in evidenza alcuni aspetti caratterizzanti la pirateria, che permettono di distinguerla nettamente da altre attività criminose commesse in mare: è un fenomeno proprio dell'alto mare o, comunque, degli spazi non sottoposti alla giurisdizione di uno Stato, per tale motivo è considerato un **crimine internazionale** o un *crimen juris gentium*, perseguibile da tutti gli Stati della comunità internazionale, sia congiuntamente sia singolarmente, in base al principio della giurisdizione universale¹² (fuori da questi spazi, si configura quale crimine che rientra nella sfera di competenza del diritto interno dello Stato che esercita la relativa giurisdizione). Inoltre, è un'attività perpetrata da soggetti privati¹³ e condotta a fini privati: il fine ipotizzabile è ovviamente quello di lucro. E', quindi, escluso il movente politico. E' richiesto, inoltre, che vi sia il c.d. "requisito delle due navi".

Sono considerate *pirateria*, anche, le condotte di partecipazione volontaria alle operazioni di una nave pirata, con la consapevolezza dei fatti che la rendono tale, e le condotte di istigazione o facilitazione intenzionale al compimento degli atti suddetti.

Il *Code of Practice of the Investigation of the Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ships* adottato dall'IMO nel 2001¹⁴ e riformato nel 2009, invece, offre la definizione di rapina a mano armata contro le imbarcazioni. Esso definisce gli atti di *rapina a mano armata* come "(1) ogni atto illegale di violenza o sequestro o ogni atto di depredazione o relativa minaccia, piuttosto che ogni atto di pirateria, commesso per fini privati e diretto contro una nave o persone o beni a bordo di tale nave, entro le acque interne di uno Stato, le acque arcipelagiche, il mare territoriale; (2) ogni atto di incitamento o facilitazione intenzionale alla condotta sopra descritta"¹⁵. In altre parole, in acque territoriali e nelle altre zone di giurisdizione di uno Stato, il delitto di pirateria assume la connotazione di *armed robbery*, perché il compimento di attività repressive, per evidenti ragioni di sovranità è attuabile esclusivamente con il consenso dello Stato costiero, che in tal caso, ritenendo la propria inadeguatezza ad affrontare e sconfiggere il fenomeno,

azione che sia di incitamento o di facilitazione intenzionale a commettere gli atti descritti alle lettere a) o b).

Le disposizioni di riferimento sono da ritenersi vincolanti anche per gli Stati che non hanno provveduto alle ratifiche.

¹¹ La prima ratificata con L. 8 dicembre 1961, n. 1658. La seconda con L. n. 689 del 2 dicembre 1994.

¹² La punibilità effettiva di tali fattispecie, però, appare possibile solo nel caso in cui, per il principio di legalità, l'ordinamento dello Stato che ha provveduto alla cattura dei pirati possieda norme repressive specifiche, non potendosi riconoscere direttamente carattere criminalizzante alle disposizioni internazionali indicate. Con riferimento all'ordinamento italiano si provvederà dunque all'applicazione degli artt. 1135 (Pirateria) e 1136 cod. nav. (*Nave sospetta di pirateria*), in ragione dell'art. 7, comma 5 c.p., che consente l'esercizio della giurisdizione nazionale nei casi in cui la legge penale italiana risulti applicabile per previsione delle convenzioni internazionali.

¹³ Ad esempio, non costituisce pirateria un atto di violenza commesso da una nave militare contro una nave privata, tranne nel caso in cui l'equipaggio della nave da guerra si sia ammutinato e s'impadronisca della nave per commettere atti di pirateria.

¹⁴ *Code of Practice for the Investigations of the Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ships*, IMO Assembly, Risoluzione A.922(22), 29 Nov. 2001, Annex, par. 2.2.

¹⁵ *Code of Practice for the Investigations of the Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ships*, IMO Assembly, Risoluzione, A.1025(26), 2 Dic. 2009, Annex, par. 2.2



potrebbe invocare l'intervento di Stati terzi e, conseguentemente, sollecitare lo svolgimento di operazioni militari internazionali finalizzate anche alla scoperta ed allo smantellamento delle basi logistiche dei pirati. Senza il consenso, pertanto, l'intervento di Stati terzi in spazi soggetti all'altrui giurisdizione sarebbe legittimo solo in via sussidiaria, laddove quest'ultimo non possa o non voglia intervenire. Secondo tale orientamento, l'ampliamento dei poteri giurisdizionali dello Stato oltre i limiti classicamente consentiti dal diritto internazionale e la conseguente limitazione dell'altrui sovranità per la punizione dei criminali vanno ricondotte alla esistenza di valori e interessi propri della comunità internazionale, riconosciuti anche come fondamentali dalla medesima, e quindi a beni che superano l'interesse del singolo Stato.

2. Le Forze Armate non bastano...

La lotta alla pirateria è un compito che spetta esclusivamente alle navi da guerra o alle navi in servizio di Stato, chiaramente contrassegnate e autorizzate a tali operazioni (art. 107 UNCLOS). Le stesse tipologie di navi possono procedere all'arresto dei pirati e sottoporli alla giurisdizione dei propri tribunali (art. 105 UNCLOS).

L'area interessata dal pericolo della pirateria marittima, per non parlare di quella che interessa il terrorismo marittimo, però, è talmente vasta che non è disponibile un numero di unità da guerra sufficiente a coprirla adeguatamente, neanche a un regime di massima collaborazione¹⁶. Pur ipotizzando la pirateria

¹⁶ Alleanza Atlantica e Unione Europea hanno maturato una straordinaria esperienza nell'interoperabilità delle Marine occidentali e hanno affinato o intendono affermare una strategia marittima di prospettiva decennale. L'Operazione **Ocean Shield** costituisce il contributo della NATO agli sforzi internazionali di contrasto al fenomeno della pirateria marittima al largo e lungo le coste della Somalia e del Corno d'Africa. Le operazioni aeronavali sono cominciate il 17 agosto 2009 dopo che il Consiglio del Nord Atlantico ha approvato la missione. Essa è basata sull'esperienza acquisita durante la precedente operazione denominata **Allied Protector** svolta con scopi pressoché identici. Mentre le operazioni militari continuano in mare, la Nato ha adottato un nuovo approccio al fenomeno che prevede la possibilità di intervenire a livello regionale a fianco degli Stati che richiedono di poter cooperare al fine di sviluppare la propria capacità di contrasto alla pirateria. Questo elemento è di fondamentale importanza per coadiuvare gli sforzi delle Organizzazioni Internazionali che operano nell'area per mantenere un livello accettabile di sicurezza marittima. Approfondisci su: <http://www.mc.nato.int/ops/Pages/OOS.aspx>.

Atalanta, invece, è il nome dell'operazione navale dell'UNIONE EUROPEA, iniziata l'8 dicembre 2008, per prevenire e reprimere gli atti di pirateria marittima lungo le coste della Somalia in sostegno alle Risoluzioni 1814,1816,1838 e 1846 adottate nello stesso anno dal Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite. Il suo mandato consiste nel proteggere le navi mercantili che transitano da e per il Mar Rosso ed inoltre svolge attività di scorta alle navi mercantili del Programma Alimentare Mondiale delle Nazioni Unite, incaricate di consegnare aiuti alimentari in Somalia. Le navi dell'Unione Europea operano in una zona che comprende il Golfo di Aden, il Corno d'Africa e l'Oceano Indiano fino alle Isole Seychelles. Con la Ris. 1838/2008, in particolare, agendo ai sensi del Capitolo VII della Carta, l'organo politico dell'ONU all'unanimità ha così chiesto a tutti gli Stati interessati di partecipare attivamente alla lotta contro la pirateria al largo delle coste somale. V.

<http://register.consilium.europa.eu/doc/srv?l=FR&t=PDF&gc=true&sc=false&f=ST%2015376%202008%20REV%201>



come unica minaccia da affrontare e il dispiegamento di tutte le forze delle Marine anche solo tra le acque somale e quelle indiane, esse non sarebbero comunque sufficienti ad arginarla. La superficie interessata, infatti, è pari a quella dei territori dell'Unione Europea o degli Stati Uniti, o quanto meno pari a quella dell'intero Mediterraneo. Pertanto, è abbastanza chiaro che, sebbene le Marine facciano tutti gli sforzi possibili per fronteggiare la minaccia, **la protezione di una nave mercantile deve essere demandata innanzitutto alla nave stessa**, senza poter fare affidamento sul tempestivo intervento di un'unità da guerra in caso di attacco.

A tal fine, l'IMO (*International Maritime Organization*) ha previsto l'adozione di misure preventive non-letali di difesa passiva finalizzate ad essere una guida per le imbarcazioni che transitano nelle aree ad alto rischio pirateria. Queste misure, definite *Best Management Practices* (BMP), comprendono alcune precauzioni, apparentemente ovvie, che fanno la differenza fra l'essere catturati o riuscire a sfuggire ad un attacco di pirati¹⁷.

Sulla scorta di questo principio, trova, altresì, giustificazione da parte degli armatori per la protezione delle proprie navi, l'adozione di sistemi d'arma non letali, ovvero sistemi che non possono essere considerate vere e proprie armi in base alle classificazioni legali¹⁸.

Ma, evidentemente, la soluzione più efficace per la protezione della minaccia piratesca è data dalla presenza di personale armato che agisca in funzione di deterrenza e di protezione. Tale soluzione, però, è quella che genera i problemi maggiori dal punto di vista sia pratico sia giuridico.

Invero, l'interazione di tutte queste strategie ha permesso negli ultimi anni una notevole diminuzione in termini assoluti del fenomeno della pirateria.

All'operazione Atalanta contribuisce anche l'*European Maritime Force* (EUROMARFOR): http://www.euromarfor.org/current_op.php.

¹⁷ Le principali sono: definire in anticipo il piano di sicurezza in caso di un attacco da parte di pirati, stabilire un programma di addestramento dell'equipaggio, comunicare la propria presenza ai comandi delle forze navali multinazionali e seguire le loro istruzioni in caso della riferita presenza di un gruppo di pirati lungo la rotta, predisporre barriere allo scopo di rendere più difficili le operazioni di abbordaggio, simulare con regolarità manovre evasive e generare onde potenzialmente critiche per le piccole imbarcazioni. Altre BMP includono l'utilizzo di filo spinato all'esterno della nave e la costruzione di una "cittadella", vale a dire una "panic room" all'interno della quale si può rifugiare l'equipaggio di una nave attaccata in attesa dell'intervento di una nave da guerra. Essa deve essere specificatamente progettata per resistere per un determinato periodo di tempo a tentativi di intrusione. Pertanto deve: assicurare le comunicazioni con l'esterno non facendo affidamento solo su sistemi VHF, ma anche su collegamenti satellitari e possibilmente Internet; contenere una lista completa dei contatti di emergenza; poter ospitare l'intero equipaggio per un periodo di tempo prolungato (almeno tre giorni) e disporre quindi di adeguate riserve di acqua, viveri e medicinali e di un sistema di condizionamento dell'aria; avere un accesso segreto onde evitare che i pirati si possano introdurre all'interno utilizzando lanciarazzi portatili; disporre di forme di sorveglianza; sistemi in grado di impedire l'accesso ai pirati ai comandi di propulsione e di governo della nave.

¹⁸ I più utilizzati sono: sirene ad elevata potenza acustica, gas lacrimogeni, idranti e cannoni d'acqua, barriere elettriche, sistemi di bloccaggio delle eliche e fucili laser.



3. Le norme internazionali e i codici di condotta applicabili alle *Maritime Security Companies* (MSCs)

Alle imbarcazioni private è proibito “dare la caccia” ai pirati. Per farlo una nave commerciale dovrebbe essere convertita in nave da guerra secondo i requisiti previsti dalla Convenzione dell’Aia del 1907. In questa eventualità, il comando della nave spetterebbe ad un ufficiale accreditato e l’equipaggio sarebbe sottoposto alla disciplina militare.

Tuttavia, già durante i lavori di redazione della Convenzione di Ginevra del 1958 la relativa Commissione di diritto internazionale aveva affermato che una nave privata aveva il diritto di difendersi dai pirati. Questi ultimi, in caso di cattura da parte dell’equipaggio nell’esercizio del diritto di legittima difesa, avrebbero poi dovuto essere consegnati ad una nave da guerra o all’autorità giudiziaria di uno Stato costiero.

Il diritto internazionale non prevede disposizioni specifiche che vietino l’impiego di team armati privati (c.d. *contractors*) a bordo di navi private, i quali possono respingere eventuali attacchi nell’esercizio del diritto di legittima difesa, individuale e collettiva (v. fig. n. 1).

Riguardo al comportamento che i team privati sono tenuti ad osservare, la regola generica di diritto internazionale è quella secondo la quale, in acque internazionali, bisogna fare riferimento alle norme dello Stato di cui la nave batte bandiera. Nell’eventualità di un attacco dei pirati durante il “passaggio inoffensivo” nel mare territoriale o il transito negli stretti internazionali, invece, occorre tener conto delle leggi e dei regolamenti dello Stato costiero e la relativa disciplina sull’uso delle armi.

Tra i documenti di *soft law* applicabili alle MSCs si può citare il Documento di Montreaux¹⁹. Sebbene esso sia stato scritto tenendo a mente le PMSCs (*Private Military Security Companies*) operanti nei conflitti armati, secondo le norme del Diritto Internazionale Umanitario, esso può costituire una guida pratica in ogni altro contesto di *law enforcement*²⁰.

Recentemente, il *Maritime Safety Committee* dell’IMO, organo deputato alla sicurezza marittima, nel 2011 ha elaborato delle disposizioni sull’impegno di guardie armate (*contractors*) a bordo di navi mercantili²¹ e nel 2012 ha dato

¹⁹ Il Documento di Montreaux del 17 settembre 2008 è il primo documento internazionale che definisce le norme di diritto internazionale applicabili alle attività delle società militari e società di sicurezza private (PMSC) quando queste ultime sono presenti sulla scena di un conflitto armato. Esso non è uno strumento giuridicamente vincolante, ma ha solo un effetto persuasivo sugli Stati che l’hanno adottato. Attualmente, gli Stati che aderiscono al Documento sono 50. Il testo completo è disponibile su: http://www.icrc.org/eng/assets/files/other/icrc_002_0996.pdf.

²⁰ In questo senso dovrebbe essere inteso il para. 5 della prefazione: “*That existing obligations and good practices may also be instructive for post-conflict situations and for other, comparable situations...*”.

²¹ IMO, MSC.1/Circ.1406/Rev. 1, *Interim recommendations for flag states regarding the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the high risk area*, 16 Settembre 2011; MSC.1/Circ.1405/Rev. 2, *Interim guidance to ship owners, ship operators and shipmasters*



mandato all'*International Organization for Standardization* (ISO) di elaborare standard internazionali su questa materia. L'ISO standard è stato pubblicato nel 2013 e stabilisce dei criteri a cui le MSCs devono dimostrare di conformarsi per essere accreditate presso di essa²².

La maggior parte degli strumenti normativi esistenti a livello internazionale è, tuttavia, basata sull'autoregolamentazione.

Il settore privato ha dato vita a standard e codici di condotta. Nel 2012 la *Security Association for the Maritime Industry* (SAMI)²³ ha sviluppato un programma di certificazione per le MSCs. Quest'ultimo permette all'industria marittima di valutare l'idoneità e l'affidabilità di un'impresa e del suo personale a svolgere operazioni di sicurezza nelle aree a rischio pirateria.

Anche la *American Security Industry Society* (ASIS) ha elaborato uno standard (PSC.4) che rappresenta una guida all'implementazione della sicurezza nel contesto marittimo.

Una guida destinata alle imprese intenzionate a svolgere o che già svolgono servizi di sicurezza armata a bordo di navi private è stata invece pubblicata dalla *International Association of Maritime Security Professionals* (IAMSP).

Dal lato delle compagnie di navigazione, il *Baltic and International Maritime Council* (BIMCO), ha pubblicato nel 2012 un *Model Contract for the employment of security guards* (GUARDCON) che include delle linee guida sulle regole dell'uso della forza (RUF) da parte dei *contractor* a bordo di mercantili. Queste ultime stabiliscono una serie di indicazioni volte ad assicurare che, nel caso di impiego di operatori privati della sicurezza consentito dallo Stato di bandiera, essi impieghino la forza in maniera ragionevole e proporzionata. Le regole sull'uso della forza devono rispettare la legislazione dello Stato di bandiera, la regolamentazione prevista da ogni porto e da ogni Stato costiero circa lo stoccaggio e l'impiego di armi da parte dei *contractor*. L'impiego della forza per proteggere e difendere equipaggio e imbarcazione deve avvenire solo come *extrema ratio*. Esso dev'essere altresì parte di un dettagliato "piano di emergenza" che sia proporzionato alla minaccia. Le RUF devono chiaramente stabilire il ruolo ricoperto dal comandante della nave e dal leader del team privato. Viene, inoltre, raccomandato che queste regole vengano allegate a qualsiasi contratto/accordo relativo alla fornitura di servizi di sicurezza privata a bordo e che gli armatori le sottopongano al proprio Stato di bandiera prima dell'imbarco dei *contractor*. Infine, un sistema di controllo indipendente per le MSCs, denominato *SafeGage*, è stato sviluppato da alcune compagnie di assicurazione norvegesi²⁴.

on the use of privately contracted armed security personnel (PCASP) on board ships in the high risk area, 25 Maggio 2012.

²² ISO, ISO/PAS 28007:2012, *Ships and marine technology – Guidelines for Private Maritime Security Companies (PMSC) providing privately contracted armed security personnel (PCASP) on board ships (and pro forma contract)*, Geneva, Gennaio 2013.

²³ La SAMI è una organizzazione internazionale che rappresenta le imprese che operano nel settore della sicurezza marittima e in quelli collegati.

²⁴ Approfondisci su MARCHETTI ESTHER, *Private Military and Security Companies: il caso italiano nel contesto internazionale*, "quaderni IAI" n. 7, Edizioni Nuova Cultura, Roma, 2013.



4. La soluzione italiana

L'Italia, a seguito della recrudescenza del problema piratesco, si è dotata di una legislazione propria in materia di contrasto alla pirateria marittima.

Lo Stato Maggiore Marina, su richiesta dello Stato Maggiore Difesa, ha provveduto nel febbraio 2011 a costituire un tavolo tecnico *ad hoc* incaricato di sviluppare in maniera approfondita gli aspetti tecnici e normativi connessi all'imbarco di Nuclei Militari di Protezione (NMP)²⁵ sul naviglio commerciale italiano. Tale iniziativa ha visto il diretto coinvolgimento della Confederazione Italiana degli Armatori (Confitarma), oltre che dei rappresentanti dell'Amministrazione Difesa e delle altre Amministrazioni interessate (Ministero degli Affari Esteri, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti/Capitanerie di Porto). Nell'ambito dei lavori, è stata elaborata una proposta di articolato normativo da allegarsi al successivo decreto legge di proroga delle missioni internazionali delle Forze Armate. In parallelo, durante i medesimi lavori, sono state presentate diverse proposte di legge che consentivano l'imbarco di squadre di guardie giurate armate a bordo di navi mercantili battenti bandiera del nostro Paese.

Il problema è stato affrontato anche da un'indagine condotta dalla Commissione Difesa del Senato (IV Commissione permanente) che ha preso in considerazione le misure di autodifesa adottate da altri paesi e durante la quale la tematica è stato oggetto di audizione del Capo di Stato Maggiore della Marina²⁶.

La risposta definitiva al problema ha accolto entrambe le indicazioni che hanno trovato una sintesi nella formulazione dell'art. 5 del D.L. 107/2011 [governo Berlusconi, ministro della Difesa: Ignazio La Russa]. Essa consiste nella possibilità per le navi battenti bandiera italiana, che transitano su rotte ad alto rischio (HRA)²⁷, di impiegare sia team militari (NMP), sia operatori della

²⁵ Questi sono anche identificabili dalla dottrina, soprattutto in ambito Nato, con l'acronimo VPDs (*Vessel Protection Detachments*).

²⁶ Si legga l'intervento del Capo di Stato Maggiore della Marina nella seduta n. 213 del 15 giugno 2011, disponibile su http://www.senato.it/documenti/repository/commissioni/comm04/documenti_acquisiti/Intervento_%20amm.%20sq.%20Branciforte.pdf.

²⁷ A tal proposito si veda: Ministero della Difesa, Decreto 1 settembre 2011, *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 della Repubblica Italiana n. 212 del 12 settembre 2011 ed entrato in vigore il 27 settembre 2011. Di particolare rilevanza è l'art. 2 - Spazi marittimi internazionali a rischio pirateria di previsto intervento dei nuclei militari di protezione: 1. *“Gli spazi marittimi internazionali a rischio di pirateria, nei quali la protezione delle navi battenti bandiera italiana può essere assicurata mediante l'imbarco di Nuclei Militari di Protezione, sono individuati dalla porzione dell'Oceano Indiano delimitata a nord ovest dallo Stretto di Bab El Mandeb, a nord dallo Stretto di Hormuz, a sud dal Parallelo 12S e a est dal Meridiano 78E.* 2. *La medesima protezione è assicurata anche negli spazi marittimi internazionali esterni a quelli di cui al comma 1, per la durata della permanenza dei Nuclei Militari di Protezione a bordo delle navi resa necessaria da esigenze di natura tecnica od operativa connesse alle zone di possibile imbarco e sbarco sul e dal medesimo naviglio”.* L'area a rischio pirateria (HRA) necessiterebbe di essere immediatamente modificata, al fine di includere anche l'area del West Africa (Golfo di Guinea), dove il fenomeno della pirateria è in rapida espansione.



sicurezza privata armati (le c.d. *Maritime Security Companies*)²⁸. Il provvedimento, convertito in legge (L. 130/2011), rappresenta l'unico caso in Italia in cui si è riconosciuto in maniera ufficiale il potenziale contributo di operatori privati alla sicurezza nazionale in contesti internazionali²⁹.

Riguardo ai team militari, così come avviene per i team privati, bisogna tenere in considerazione il fatto che, pur trattandosi di pubblici ufficiali, il loro impiego avviene a spese degli armatori, trattandosi in sostanza di una partnership pubblico-privato.

Nello specifico il provvedimento all'art. 5³⁰ prevede l'impiego di team militari (NMP), sulla base di convenzioni stipulate tra il Ministero della Difesa e la Confederazione italiana degli armatori (Confitarma). La stessa legge prevede poi che gli armatori, in via sussidiaria, possano ricorrere a guardie private giurate (GPG) in conformità a condizioni generali che inquadrano il loro impiego, tra cui l'autorizzazione del Ministero dell'Interno a svolgere il servizio, un'apposita licenza per il possesso delle armi e il superamento di specifici corsi di formazione. A livello teorico, le guardie giurate vengono assimilate ai *contractor* che operano a livello internazionale.

L'attuazione delle regole sull'utilizzo delle guardie giurate è subordinato all'emanazione di un decreto *ad hoc*. A questo decreto, entrato in vigore all'inizio di aprile 2013, spetta la regolamentazione della formazione di GPG destinate alla protezione dei mercantili italiani, nonché quella relativa all'imbarco/sbarco delle armi, al loro porto/trasporto e alla loro quantità e tipologia³¹. Esso disciplina, inoltre, i rapporti tra le GPG ed il Comandante della nave.

Nell'esercizio della sua sovranità, quindi, l'Italia può decidere di distaccare unità militari a bordo delle navi che transitano nelle zone di mare soggette ad attacchi di pirati. Poiché i militari sono organi dello Stato ogni loro azione e l'eventuale uso illegittimo della forza armata comporterà la diretta responsabilità dello Stato Italiano. Lo status della nave mercantile, tuttavia, non muta a causa della presenza di militari a bordo: per essere considerata nave da guerra un'imbarcazione deve appartenere alle Forze Armate portare segni distintivi esterni ed essere sottoposta al comando di un ufficiale di marina al servizio dello Stato di bandiera e iscritto nelle liste ufficiali. L'equipaggio, inoltre, dovrebbe essere sottoposto alla disciplina militare (art. 29 UNCLOS).

5. L'impiego dei Nuclei Militari di Protezione (NMP)

²⁸ Art. 5, co. 4 – 5 ter.

²⁹ Oltre all'Italia anche il Belgio prevede entrambe le opzioni militare e civile. Altre nazioni europee, invece, consentono solo l'uso di *contractors*: Regno Unito, Danimarca, Norvegia, Grecia, Spagna e Cipro. Al contrario Francia, Germania, Federazione Russa e Paesi Bassi ritengono che l'esercizio di funzioni di protezione armata spetti in via esclusiva allo Stato. L'impiego di distaccamenti militari a bordo di navi mercantili (*Vessel Protection Detachment*) è, inoltre, già previsto, e in diversi casi è già stato attuato, nell'ambito della Missione UE *Atalanta* e della Missione NATO *Ocean Shield*.

³⁰ Rubricato "*Ulteriori misure di contrasto alla pirateria*".

³¹ Ministero dell'Interno, Decreto 28 dicembre 2012, n. 266, *Regolamento recante l'impiego di guardie giurate a bordo delle navi mercantili battenti bandiera italiana, che transitano in acque internazionali a rischio pirateria* (G.U. n. 75 del 29/03/2013).



I presupposti per l'impiego dei NMP possono essere riassunti come segue:

- Impiego su navi battenti bandiera nazionale;
- Adesione alla Convenzione Difesa-Confitarma da parte dell'armatore;
- Adozione da parte del mercantile delle BMP dell'IMO.

Va sottolineato che la missione assegnata ai NMP non è quella di debellare il fenomeno della pirateria nella sua generalità, ma di contribuire alla difesa della nave mercantile alla quale sono assegnati. Come già detto, infatti, la "caccia ai pirati" è un compito che spetta in via esclusiva alle navi da guerra o alle navi in servizio di Stato, debitamente assegnate e contrassegnate. I NMP sono incaricati della protezione degli equipaggi e dei vettori navali nazionali, dell'acquisizione e condivisione delle informazioni operative, del training degli equipaggi circa l'applicazione delle BMP per mettere in sicurezza il mercantile e del supporto al Comandante della nave nelle attività decisionali di evasione in termini di manovre per evitare l'efficacia dell'attacco. Solo secondariamente essi agiscono quali soggetti che hanno la facoltà di catturare sospetti pirati e, per ragioni operative, quasi esclusivamente nei riguardi dei pirati che attaccino la nave privata che li ospita. L'eventualità che gli stessi prestino assistenza ad altre navi sotto attacco o già cadute preda dei pirati è del tutto remota.

Per lo svolgimento di compiti suddetti la Marina Italiana ha qualificato il personale del 2° e del 3° Reggimento dei fucilieri di Marina della Brigata "San Marco", che già alimenta le squadre che operano sulle navi militari con il ruolo di team di abbordaggio per visite/ispezioni dei mercantili e prestazioni di *force protection*. La Marina Militare, in via ausiliaria, può avvalersi anche di personale delle altre Forze Armate e del relativo armamento previsto per l'espletamento del servizio³².

I nuclei sono costituiti da 6-9 militari a seconda delle dimensioni della nave e svolgono turni in dispiegamento di circa 2-3 mesi per nucleo, di cui tre quarti in mare. La loro area di operatività è particolarmente estesa e copre la vasta porzione dell'Oceano Indiano riconosciuta dalla comunità internazionale a rischio pirateria³³. Al suo interno, sulla base di accordi stipulati con le nazioni interessate, i porti individuati per l'imbarco e lo sbarco dei nuclei sono stati scelti in funzione delle principali rotte di transito dei mercantili italiani.

Il D.L. 107/2011 prevede che il servizio di protezione armata non comporti alcun onere a carico della finanza pubblica (art. 5, comma 6-ter). Pertanto, i costi dell'opzione militare sono a carico dell'armatore che è tenuto a rimborsare gli oneri connessi con l'impiego dei NMP al Ministero della Difesa, incluse le spese accessorie per il personale, il funzionamento ed il sostegno logistico in area, per un totale pari a 467,00 euro giornalieri a persona.

Al comandante di ciascun nucleo, di norma un Sottoufficiale, e agli altri membri del *team* NMP il codice della navigazione e il D.L. 107/2011 attribuiscono, rispettivamente, la qualifica di ufficiale e di agenti di polizia

³² D.L. 107/2011, Art. 5, co. 1.

³³ V. n. 27.



giudiziaria (art. 1235 cod. nav.) in relazione ai reati di pirateria (art. 1135 cod. nav.³⁴) e sospetta pirateria (art. 1136 cod. nav.³⁵). Il fine è evidentemente quello di evitare sovrapposizioni con l'altro Ufficiale di polizia giudiziaria presente a bordo, ossia il Comandante della nave. Ai sensi del Codice della navigazione, quest'ultimo riveste difatti la funzione di Ufficiale di polizia giudiziaria con "riguardo ai reati commessi a bordo in corso di navigazione"³⁶.

A quest'ultimo, quindi, oltre al controllo ed al comando della nave, spetta la responsabilità di tutte le attività di navigazione non collegate alla tutela militare *stricto sensu*. La funzione omnicomprendente di PG attribuita al Comandante della nave non viene pertanto limitata dai poteri del Comandante del NMP: si immagini, ad esempio, l'ipotesi in cui il Comandante della nave giunga ad arrestare, querelare o denunciare i membri del *team* militare per reati accaduti nel corso della navigazione, ivi comprese le condotte assunte per respingere un attacco (reati di danneggiamento, lesioni personali, omicidio volontario, etc.).

A tal proposito ai membri dei NMP si applicano il codice penale militare di pace e l'articolo 9, commi 3, 4, lettere a), b), c) e d), 5 e 6, del Decreto Legge 1 dicembre 2001, n. 421, convertito, con modificazioni, dalla legge 31 gennaio 2002, n. 6³⁷. Pertanto, al pari delle altre missioni anti-pirateria, anche nel caso degli NMP trovano applicazione le disposizioni sulla 'militarizzazione' di taluni reati ordinari a carico del personale militare. Competente per tali fattispecie criminose è il Tribunale militare di Roma.

Per quanto riguarda l'esercizio della giurisdizione penale sui pirati, invece, la suddivisione delle competenze tra Comandante degli NMP e Comandante della nave appare nuovamente abbastanza netta. L'art. 5, co. 6, del D.L. 107/2011 rinvia alle disposizioni previste dal D.L. 30 Dicembre 2008, n. 209, art. 5, commi da 2 a 6³⁸.

Nell'eventualità di una loro cattura, pertanto, i militari, in quanto agenti di polizia giudiziaria, sono competenti a procedere all'arresto³⁹, anche se la custodia temporanea dei prigionieri è di competenza del Comandante della nave. Sebbene il comma 5 dell'art. 5 D.L. 209/2008 parli di custodia degli arrestati/fermati in "appositi locali del vettore militare", tale ultimo aggettivo dovrebbe considerarsi implicitamente omesso, dato che gli NMP vengono imbarcati su navi private.

³⁴ Art. 1135 cod. nav. – Pirateria: "Il comandante o l'ufficiale di nave nazionale o straniera, che commette atti di depredazione in danno di una nave nazionale o straniera o del carico, ovvero a scopo di depredazione commette violenza in danno di persona imbarcata su una nave nazionale o straniera, è punito con la reclusione da dieci a venti anni. Per gli altri componenti dell'equipaggio la pena è diminuita in misura non eccedente un terzo; per gli estranei la pena è ridotta fino alla metà".

³⁵ Art. 1136 cod. nav. – Nave Sospetta di Pirateria: "Il comandante di nave nazionale o straniera, fornita abusivamente di armi, che naviga senza essere munita delle carte di bordo, è punito con la reclusione da cinque a dieci anni".

³⁶ Art. 1235, n. 2 cod. nav.

³⁷ V. Art. 5, co. 2, D.L. 107/2011, che stabilisce che al personale degli NMP si applicano le disposizioni di cui all'articolo 5, comma 1, del decreto-legge 30 dicembre 2008, n. 209.

³⁸ Convertito, con modificazioni, dalla L. 24 febbraio 2009, n. 12, e ulteriormente modificato dal D.L. 15 giugno 2009, n.61, convertito, con modifiche, dalla L. 22 luglio 2009, n. 100.

³⁹ L'arresto avverrebbe, infatti, in seguito all'uso o alla minaccia dell'uso delle armi: tutte attività che necessariamente compirebbero i membri del *team* armato e non il Comandante della nave.



La competenza per i reati di pirateria e sospetta pirateria è affidata, invece, al Tribunale ordinario di Roma, secondo le medesime disposizioni previste in generale per le missioni anti-pirateria, e sono puniti ai sensi dell'art. 7 del c.p. (comma 4).

Riguardo all'uso della forza armata il D.L. 107/2011 (art. 5, co. 2) prevede che, nell'eventualità di un attacco piratesco, il *team* militare possa reagire sulla base delle stesse norme in vigore per tutte le operazioni militari italiane all'estero, ossia secondo le disposizioni introdotte dall'art. 4, commi 1-sexies e 1-septies⁴⁰, del D.L. 152/2009⁴¹. Non avrebbe potuto essere altrimenti, visto che lo Stato non avrebbe mai messo in pericolo la vita dei propri soldati senza le tutele che hanno i loro colleghi impiegati in attività 'ufficiali'.

L'unica novità in materia è la sostituzione del requisito della necessità delle operazioni militari con quello della "*necessità di protezione del naviglio commerciale*"⁴². La causa di giustificazione è quindi diversa da quella della legittima difesa che è stata mutuata, con alcuni adattamenti, da quella costituita dalla "*necessità di operazioni militari*" (v. D.L. 152/2009).

Le regole di ingaggio (ROE) che, nella sostanza, giustificano le condotte coercitive dei membri del *team*, vengono emanate dal Ministero della Difesa. La classifica di segretezza a cui le medesime sono sottoposte non consente, sfortunatamente, un'analisi precisa e puntuale. In linea di principio, tuttavia, le condotte prescritte o autorizzate dalle ROE non dovrebbero superare i limiti sull'uso legittimo delle armi imposti dall'ordinamento alle Forze di Polizia a terra⁴³. In ogni caso, nell'eventualità di un attacco da parte dei pirati è al comandante di ciascun nucleo che spetta decidere quali misure adottare.

6. Conflitti di giurisdizione. Il caso *Enrica Lexie*

La normativa anti pirateria qui descritta fa riferimento al naviglio commerciale che transita negli spazi marittimi internazionali a rischio pirateria,

⁴⁰ Art. 4, co. 1-sexies: "*Non è punibile il militare che, nel corso delle missioni di cui all'articolo 2, in conformità alle direttive, alle regole di ingaggio ovvero agli ordini legittimamente impartiti, fa uso ovvero ordina di fare uso delle armi, della forza o di altro mezzo di coazione fisica, per le necessità delle operazioni militari*".

Art. 4, co. 1-septies: "*Quando nel commettere uno dei fatti previsti dal comma 1-sexies si eccedono colposamente i limiti stabiliti dalla legge, dalle direttive, dalle regole di ingaggio o dagli ordini legittimamente impartiti, ovvero imposti dalla necessità delle operazioni militari, si applicano le disposizioni concernenti i delitti colposi se il fatto è previsto dalla legge come delitto colposo*".

⁴¹ Il D.L. 4 Novembre 2009, n. 152 è stato convertito, con modificazioni dalla L. 197/2009.

⁴² D.L. 107/2011, Art. 5, co. 2, ultimo periodo.

⁴³ V. Art. 53, co. 1, c.p.: "*Ferme le disposizioni contenute nei due articoli precedenti, non è punibile il pubblico ufficiale che, al fine di adempiere un dovere del proprio ufficio, fa uso ovvero ordina di far uso delle armi o di un altro mezzo di coazione fisica, quando vi è costretto dalla necessità di respingere una violenza o di vincere una resistenza all'Autorità e comunque di impedire la consumazione dei delitti di strage, di naufragio, sommersione, disastro aviatorio, disastro ferroviario, omicidio volontario, rapina a mano armata e sequestro di persona*".



così come individuati dal Ministero della Difesa con apposito decreto, nonché al di fuori di detti spazi (ma sempre in acque internazionali), per tutta la durata dell'imbarco dei Nuclei, qualora essi debbano imbarcarsi o sbarcare in porti o navi esterne a tale area.

Non viene, quindi, contemplata la possibilità che l'imbarcazione venga attaccata mentre transita in "passaggio inoffensivo" nelle acque territoriali di un altro Stato o in uno stretto internazionale. In questa eventualità, pur non potendo parlare di pirateria poiché l'atto non è commesso in alto mare e quindi escludendo la necessità di protezione del naviglio quale causa di giustificazione, il *team* armato potrebbe comunque reagire in legittima difesa secondo il diritto internazionale.

In tal caso, il possibile insorgere di conflitti di giurisdizione penale con altri Stati una volta che la nave ove sono imbarcati i militari italiani entri nelle acque territoriali, ovvero in spazi marittimi sottoposti alla giurisdizione penale degli Stati costieri⁴⁴, costituisce la difficoltà principale derivante dall'impiego degli NMP.

L'apertura di un'indagine da parte delle Autorità dello Stato costiero in dette circostanze appare inevitabile, anche considerando il fatto che il reato per cui esse eventualmente procederebbero andrebbe a integrare almeno due delle eccezioni previste dalla Convenzione di Montego Bay al principio di riserva di giurisdizione a favore dello Stato di bandiera per crimini commessi a bordo di navi in transito nel mare territoriale straniero⁴⁵.

Un'ulteriore ipotesi di conflitto di giurisdizione tra Stati potrebbe realizzarsi nel caso in cui le condotte poste in essere dai militari italiani in alto mare, a qualunque titolo, integrino reati commessi a danno di cittadini di Stati terzi in base alla legge penale del Paese cui appartengono. In entrambi i casi, il potenziale sorgere di un conflitto tra giurisdizioni concorrenti pare inevitabile, a meno di accordi stipulati preventivamente con gli Stati interessati.

⁴⁴ In sostanza dovrebbe farsi esclusivo riferimento alle acque territoriali e interne, le quali vengono equiparate al territorio dello Stato (UNCLOS, Art. 2). La *Zona Contigua*, la quale può estendersi per ulteriori 12 miglia oltre il mare territoriale, prevede difatti l'enforcement delle leggi e regolamenti dello Stato costiero solamente in materie doganali, fiscali, sanitarie e dell'immigrazione (UNCLOS, Art. 33, co. 1). A simili materie, con tutta evidenza, non appartiene l'attività anti-pirateria. Gli Stati, tuttavia, nel ratificare o nell'attuare la Convenzione Onu sul diritto del mare sul piano interno, hanno sovente ricompreso nelle zone delineate dalla Convenzione (es. zona contigua e zona economica esclusiva) poteri non previsti dal testo della Convenzione stessa, ivi inclusi generali poteri di esercizio dell'azione penale oltre le 'canoniche' 12 miglia nautiche. Altri Paesi, invece, hanno istituito unilateralmente *zone di sicurezza*, sconosciute al diritto internazionale generale, che si estendono al di là del limite esterno al mare territoriale ed entro le quali gli Stati esercitano i poteri previsti dalla propria legislazione interna.

⁴⁵ L'art. 27, co. 1, lett. a) e b) della Convenzione Onu sul diritto del mare precisa che: "*Lo Stato costiero non dovrebbe esercitare la propria giurisdizione penale a bordo di una nave straniera in transito nel mare territoriale, al fine di procedere ad arresti o condurre indagini connesse con reati commessi a bordo durante il passaggio, salvo i seguenti casi: a) se le conseguenze del reato si estendono allo Stato costiero; b) se il reato è di natura tale da disturbare la pace del Paese o il buon ordine del mare territoriale*".



IL CASO:

Il 15 febbraio 2012, la nave mercantile italiana *Enrica Lexie* (240 m), stava navigando a circa 33 miglia nautiche dalla costa del Kerala, India, quando improvvisamente è stata avvicinata da un'imbarcazione non identificata. Gli NMP presenti a bordo, considerando la possibile minaccia, hanno iniziato le procedure standard di identificazione e contrasto della minaccia.

Gli eventi successivi non sono ancora stati chiariti, tuttavia è un dato di fatto che due pescatori indiani (Valentine Jelestine, 25 a., e Ajesh Pink, 45 a.), che erano a bordo dell'imbarcazione non identificata, sono rimasti uccisi nella seguente interazione con le forze armate. L'*Enrica Lexie* ricevette l'ordine di attraccare in India per le investigazioni, dove i due militari italiani sono stati arrestati e accusati di omicidio⁴⁶.

Come dimostrato dal caso dell'*Enrica Lexie*, l'eventuale concessione dell'immunità funzionale dei militari italiani da parte dello Stato terzo opererebbe difatti solo successivamente, una volta riconosciuta l'esistenza in astratto della giurisdizione di tale Paese, e non potrebbe impedire (come di fatto non ha impedito nel caso dell'*Enrica Lexie*), almeno inizialmente, la loro imputazione, o peggio, il loro fermo o arresto.

I militari utilizzati in funzione di NMP, infatti, non godono di nessuna delle immunità di cui godono durante i conflitti armati.

Ecco perché la conclusione degli accordi in parola risulta fondamentale per la buona riuscita delle operazioni e per scongiurare casi analoghi a quello che vede protagonisti i fucilieri di marina Massimiliano Latorre e

Salvatore Girone⁴⁷. Purtroppo tali intese non risultano, ancora oggi, concluse.

Premesso, quindi, che conflitti di giurisdizione possano pur sempre sollevarsi, le norme stabilite per l'impiego degli NMP, non sono tuttavia predisposte a evitarli. Infatti, in ragione del riparto di responsabilità tra il Comandante della Nave e il Comandante del NMP che si è visto nel paragrafo precedente:

- il Comandante della nave rimane responsabile delle scelte inerenti la sicurezza della navigazione e la manovra, incluse quelle elusive;
- il Comandante della nave non è responsabile delle scelte inerenti le operazioni compiute nel respingimento di un attacco dei pirati.

Ciò significa che il comandante dell'*Enrica Lexie*, decidendo di rientrare nel porto di Kochi, assecondando le richieste della Guardia costiera indiana, era legalmente legittimato a fare questa manovra senza dover sottostare agli ordini della Marina Militare, anche se una scelta del genere ha permesso alle autorità indiane di arrestare i due marò. “*Siamo davanti a un corto circuito della catena di*

⁴⁶ Cfr. MATTEO MIAVALDI, *I due Marò. Tutto quello che non vi hanno detto*, Edizioni Alegre, 2013, Roma.

⁴⁷ TONDINI MATTEO, *Impiego di NMP e guardie giurate in funzione antipirateria. Poteri di arresto e uso della forza*, in “Rivista Marittima” 146(1), pp. 32 – 42, Gennaio 2013, p. 40.



comando che permette al personale civile di interferire con operazioni che riguardano la sfera militare”⁴⁸.

7. L’impiego delle *Guardie Private Giurate (GPG)*

In caso di indisponibilità dei servizi di protezione degli NMP, il D.L. 107/2011 prevede che gli armatori italiani possano ricorrere all’impiego di guardie giurate in via sussidiaria. Per cui, le guardie giurate non possono essere impiegate assieme agli NMP⁴⁹.

Dato il consistente numero di navi battenti bandiera italiana che transitano nelle zone a rischio pirateria, il contributo della Marina Militare non appariva infatti sufficiente a rispondere alle esigenze dei soggetti maggiormente interessati. Le motivazioni che hanno spinto a considerare preferibile l’impiego dei team civili sono:

- l’eccessiva rigidità operativa dei NMP in relazione a regole d’ingaggio, contro la maggiore flessibilità assicurata dai *contractor*;
- i costi dei NMP, la cui copertura è a carico del necessario adeguamento ai criteri operativi imposti dall’imbarco della squadra militare;
- la protezione dei NMP è molto utile per le navi in transito nelle acque a rischio pirateria, ma non per le navi, come quelle da pesca, che sostano in mare per lunghi periodi;
- i limiti dei NMP in termini di logistica e unità concretamente impiegabili.

Si è posto, quindi, il problema di individuare quale soggetto privato avrebbe potuto provvedere all’erogazione di un servizio così delicato come la protezione armata del naviglio. La scelta obbligata è ricaduta sull’unica forma di sicurezza privata strutturata contemplata all’interno del nostro ordinamento: gli istituti di vigilanza e i loro dipendenti (le c.d. *guardie giurate*).

I presupposti per l’impiego delle GPG sono simili a quelli previsti per i NMP: le aree in cui possono operare sono quelle individuate con decreto del Ministero della Difesa; l’imbarco può avvenire solo su navi mercantili battenti bandiera italiana, 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 (ad es. filo spinato lungo il bordo delle navi, uso di idranti, ecc.). Per svolgere i servizi di protezione, tuttavia, le GPG devono possedere anche i seguenti requisiti: aver preferibilmente prestato servizio nelle Forze Armate (6 mesi almeno), anche come volontari, con l’esclusione dei militari di leva; aver superato i corsi teorico/pratici stabiliti dal Ministero dell’Interno, per l’espletamento dei servizi di sicurezza

⁴⁸ V. l’intervista di MATTEO MIAVALDI ad Antonio de Felice su <http://vanderfelix.wordpress.com/2013/07/07/i-due-maro-tutto-quello-che-non-vi-hanno-detto-di-matteo-miavaldi/>.

⁴⁹ Art. 5, co. 4, D.L. 107/2011.



sussidiaria; aver superato specifici corsi di addestramento teorico-pratici⁵⁰; essere autorizzati al possesso di arma lunga per difesa personale.

Le GPG non possono risultare come passeggeri delle navi che devono proteggere, essendo quest'ultime navi mercantili. Le guardie giurate devono pertanto figurare come membri dell'equipaggio. Inoltre, per poter essere ospitate a bordo è necessario che le GPG dispongano del libretto di navigazione.

Per quanto riguarda le condizioni e le modalità per lo svolgimento dei servizi, invece, è previsto che:

- il numero delle GPG debba essere adeguato alle esigenze di difesa e rapportato alla tipologia di nave, alle merci ed ai valori trasportati, nonché al numero e alla tipologia dei sistemi di autoprotezione attivati a bordo e, tenuto conto dell'utilizzo delle armi, non inferiore a quattro;
- per ogni team debba essere nominato un responsabile, in base all'esperienza, cui spetta l'organizzazione del nucleo stesso, nel rispetto del regolamento di servizio e delle direttive del Comandante;

La legislazione italiana non consente alle GPG di espletare compiti di vigilanza sull'incolumità delle persone fisiche o sul mantenimento dell'ordine pubblico, ma solo sui beni mobili o immobili. Il loro impiego è, quindi, limitato alla tutela del bene – la nave, le merci e i valori trasportati – escludendo la possibilità di fornire servizi di protezione delle persone.

Inoltre, è di primaria importanza la disciplina relativa all'**impiego di armi**, che le GPG possono detenere solo per difesa personale, nonché **le modalità di imbarco/sbarco** delle stesse nei porti degli Stati confinanti a rischio pirateria.

Come già accennato, tutta la disciplina sull'uso delle armi e del relativo munizionamento (porto, trasporto, quantità e tipologia) e sui rapporti tra guardie giurate e il Comandante della nave viene demandata, dal comma 5-ter del D.L. in esame, all'emanazione di un apposito decreto del Ministero dell'Interno, di concerto con il Ministro della Difesa e con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti⁵¹. L'ultimo tassello normativo è stato piazzato con la Circolare del Dipartimento di Pubblica Sicurezza del Ministero degli Interni del 19 ottobre 2013 che ha fornito ulteriori chiarimenti e direttive di applicazione del Decreto⁵².

Bisogna tenere in considerazione il fatto che, essendo le navi italiane parte del territorio nazionale, l'imbarco/sbarco di armi dev'essere proceduto dall'autorizzazione all'importazione/esportazione delle stesse; la predetta autorizzazione è rilasciata anche per l'acquisto e la **cessione in comodato al personale delle GPG** (v. co. 5-bis D.L. 107/2011).

La responsabilità sulle armi è del Comandante della nave, che, una volta ricevutele in dotazione ed imbarcatele, ne ottiene la consegna e le custodisce in

⁵⁰ Questi ultimi sono istituiti nell'ambito della normativa antiterrorismo del 2005 e riguardano l'impiego di GPG nei compiti di sicurezza sussidiaria, tra l'altro, nei porti.

⁵¹ Decreto 28 dicembre 2012, n. 266, Ministero dell'Interno, *Regolamento recante l'impiego di guardie giurate a bordo delle navi mercantili battenti bandiera italiana, che transitano in acque internazionali a rischio pirateria* (G.U. n. 75 del 29/03/2013);

⁵² La circolare è disponibile su: http://dadosav.files.wordpress.com/2013/10/c-circolare_dm_antipirateria_.pdf.



luogo apposito. Sempre al Comandante spetta la responsabilità di decidere quando utilizzarle.

L'impiego delle armi, quindi, è disposto dal Comandante della nave che deve consegnare le chiavi degli appositi armadi corazzati al *Ship Security Officer* (SSO), responsabile della sicurezza a bordo, che a sua volta consegnerà le armi alle GPG in servizio, previa annotazione in un apposito registro e curando di evidenziare la riferibilità di ogni arma alla guardia che la utilizza. Una volta terminate le esigenze di impiego delle armi, e comunque al di fuori degli ambiti considerati a rischio pirateria, le stesse vanno riposte negli armadi blindati e la loro chiave riconsegnata al Comandante della nave. Il numero delle armi imbarcate deve essere pari al massimo al numero delle GPG in servizio, più due di riserva.

Per quanto riguarda lo status delle guardie giurate, il D.L. 107/2011 non affida loro espressamente funzioni di Polizia Giudiziaria, sebbene preveda il loro imbarco nell'ambito di attività internazionali di contrasto alla pirateria. Pertanto, esse dovrebbero essere considerate, non pubblici ufficiali come i componenti degli NMP, ma semplici *incaricati di pubblico servizio*⁵³.

L'uso delle armi sarebbe, così, in linea di massima ristretto alle ipotesi di legittima difesa (art. 42 c.p.). Inoltre, in caso di cattura dei pirati da parte delle GPG, tutte le attività di Polizia Giudiziaria, tra cui l'arresto, spetterebbero al comandante della nave, secondo quanto stabilito dal codice della navigazione (art. 1237 cod. nav.).

Esse, tuttavia, potrebbero operare quali 'ausiliari' di PG del Comandante della nave in caso di bisogno⁵⁴. Inoltre, potrebbero usare la forza anche **oltre i limiti della legittima difesa** se legalmente richiesto dal Comandante della nave⁵⁵. In questo caso, però, il responsabile primo per le condotte assunte da parte del *team* imbarcato sarebbe proprio il Comandante della nave e non il responsabile del *team*.

Alternativamente, potrebbe ipotizzarsi l'arresto dei pirati da parte delle guardie giurate quali soggetti privati nei limiti previsti dall'art. 383 c.p.p. e la loro pronta consegna al Comandante della nave-Ufficiale di Polizia Giudiziaria, previa stesura del relativo verbale.

In conclusione, da quanto detto, traspare che tutti gli aspetti penalistici, inerenti l'imbarco delle guardie giurate riguardanti la loro qualifica e i poteri di arresti dei sospetti pirati, risultano superabili ricorrendo alle norme già in vigore nel nostro ordinamento.

⁵³ Art. 358 c.p.

⁵⁴ V. art. 348, co. 4 c.p.p.: "La polizia giudiziaria, quando, di propria iniziativa o a seguito di delega del pubblico ministero, compie atti od operazioni che richiedono specifiche competenze tecniche, può avvalersi di persone idonee le quali non possono rifiutare la propria opera".

⁵⁵ V. art. 53 c.p.: "1...non è punibile il pubblico ufficiale che, al fine di adempiere un dovere del proprio ufficio, fa uso ovvero ordina di far uso delle armi o di un altro mezzo di coazione fisica, quando vi è costretto dalla necessità di respingere una violenza o di vincere una resistenza all'Autorità e comunque di impedire la consumazione dei delitti di strage, di naufragio, sommersione, disastro aviatorio, disastro ferroviario, omicidio volontario, rapina a mano armata e sequestro di persona. 2. La stessa disposizione si applica a qualsiasi persona che, legalmente richiesta dal pubblico ufficiale, gli presta assistenza".



Al pari degli NMP, i possibili conflitti di giurisdizione con Stati terzi derivanti dall'impiego di guardie giurate potranno essere evitati e risolti solo a mezzo di specifici accordi. “*Questi ultimi si confermano così il vero nodo gordiano delle operazioni anti-pirateria*”⁵⁶.

8. Bibliografia

Monografie:

- BENT ERIK BAKKEN SRINGER, *Security and Environment in the Mediterranean: Conceptualising Security and Environmental*, Berlin, 2003;
- BUONOMO VINCENZO, *Il Diritto della Comunità Internazionale*, Lateran University Press, Città del Vaticano, 2010;
- CAFFIO FABIO, CARNIMEO NICOLÒ, LEANDRO ANTONIO, *Elementi di diritto e geopolitica degli spazi marittimi*, DJSGE, Cacucci Editore, 2013;
- CHALK PETER, *The Maritime Dimension of International Security, Terrorism, Piracy and Challenges for the United States*, RAND Project Air Force, Santa Monica, California, USA, 2008;
- CONFORTI BENEDETTO,
 - *Diritto Internazionale*, Editoriale Scientifica, Napoli, 2006;
 - *Le Nazioni Unite*, Cedam, Padova, 2005;
- DI GIAMBERARDINO OSCAR, *L'arte della guerra in mare*, Ed. Forum di Relazioni Internazionali, Roma, 2002;
- ELLEMAN BRUCE A., FORBES ANDREW, ROSENBERG DAVID, *Piracy and Maritime Crime. Historical and Modern Case Studies*, Naval War College Newport Papers n. 35, Naval War College Press, Newport, 2010;
- GRAZIANI FRANCESCA, *Il contrasto alla pirateria marittima nel Diritto Internazionale*, Editoriale Scientifica, Napoli, 2011;
- MARCHETTI ESTHER, *Private Military and Security Companies: il caso italiano nel contesto internazionale*, “quaderni IAI” n. 7, Edizioni Nuova Cultura, Roma, 2013;
- MIAVALDI MATTEO, *I due Marò. Tutto quello che non vi hanno detto*, Edizioni Alegre, 2013, Roma;
- TELLARINI GRETA, *La pirateria marittima. Regime di repressione e misure di contrasto*, Aracne editrice s.r.l., Roma, 2012;
- VIGNARCA FRANCESCO, *Mercenari S.P.A.*, BUR Futuropassato, Milano, 2004.

Articoli e Periodici:

- ANNATI MASSIMO,
 - *Operazioni d'abbordaggio*, in “RID – Rivista Italiana Difesa” n. 7/2013, pp. 36 – 44;
 - *Gli USV e la protezione delle forze*, in “RID - Rivista Italiana Difesa” n. 2/2013, pp. 65 – 71;
 - *Strumenti difensivi per navi mercantili*, in “RID - Rivista Italiana Difesa” n. 11/2012, pp. 75 – 79;
 - *Harbour Protection. Le incognite di una «nuova» missione?*, in “Rivista Marittima” n. 8-9/2010, pp. 31 – 44;
 - *La protezione delle unità navali da attacchi terroristici*, in “RID – Rivista Italiana Difesa” n. 2/2010, pp. 62 – 67;

⁵⁶ TONDINI MATTEO, *Impiego di NMP e guardie giurate in funzione antipirateria. Poteri di arresto e uso della forza*, cit., p. 40.



- *Maritime Security against Terrorism and Piracy*, in “Military Technology” n. 3/2009, pp. 32 – 37;
- *Non-lethal systems for the self-defence of merchant ships*, in “Naval Forces” n. 6/2009, pp. 44 – 52;
- *Non-lethal weapons: their application in the maritime world*, in “Naval Forces” n. 1/2006, pp. 45 – 53;
- ANNATI MASSIMO, CAFFIO FABIO, *Pirati di ieri e di oggi*, in “Rivista Marittima” suppl. al n. 12, 2009;
- BANDIOLI MARCO, *Difese contro la minaccia terroristica proveniente dal mare*, in “Informazioni della difesa” n. 2, Roma, 2008;
- BELFIGLIO VALENTINE J., *La Pirateria nel golfo di Aden*, in “Rivista Marittima” n. 10 – 2010, pp. 39 – 48;
- BIRAGHI SERGIO, *La dimensione marittima nell’evoluzione delle organizzazioni internazionali per la sicurezza*, in “Informazioni della difesa” n. 6/2004, Roma;
- CAFFIO F., RONZETTI N., *La pirateria: che fare per sconfiggerla?*, “Osservatorio di politica internazionale” n. 44, aprile 2012;
- CAFFIO F., DE CAROLIS A., *A caccia di pirati*, in “Limes” n. 4 “Gli imperi del mare”, pp. 133 – 145, 2006;
- COSENTINO MICHELE, *Pirati e Terrorismo*, in “Rivista Marittima”, suppl. al n. 2/2006;
- CORRIERI SALVATORE, *Navi, porti e terrorismo*, in “Rivista Marittima” aprile 2007, pp. 67 – 74;
- GRAHAM CALDWELL R., *Private security and armed military guards. Minimising state liability in the fight against maritime piracy*, in “The Rusi Journal”, October/November 2012 VOL. 157 NO. 5 pp. 16 – 20, Londra;
- HELLENTHAL MARKUS, *Maritime Safety and Security. A Central Pillar of a Comprehensive Security Strategy*, in “Military Technology” n. 3/2009, pp. 24 - 30;
- ISTITUTO DI STUDI MILITARI MARITTIMI – CENTRO STUDI, *La Pirateria intesa come forma di guerra*, “Osservatorio dell’Istituto di studi militari marittimi” Anno XXI n. 157/2012, Venezia;
- LUDOVICO MARCO, *Energia, «possibili criticità» negli approvvigionamenti dell’Italia*, in “Il sole 24 ore”, 23 gennaio 2013;
- MUNARI FRANCESCO, *La nuova pirateria e il diritto internazionale. Spunti per una riflessione*, in “Rivista di Diritto Internazionale” n. 2 - 2009, pp. 325 – 362;
- ORIOLO ANNA, *Pirateria, Terrorismo e sicurezza dei mari nella nuova politica marittima dell’Unione Europea*, in “Rivista Marittima” Aprile 2009, pp. 17 – 32;
- TONDINI MATTEO, *Impiego di NMP e guardie giurate in funzione antipirateria. Poteri di arresto e uso della forza*, in “Rivista Marittima” 146(1), pp. 32 – 42, Gennaio 2013;
- VALENSISE MICHELE, *Sicurezza Marittima. Dinamiche e Obiettivi di Medio Termine*, in “Rivista Marittima” n. 8/2013, pp. 17 – 21;
- VEGO MILAN,
 - *Il terrorismo marittimo*, in “Rivista Marittima” n.11 - 2009, pp. 15 – 28;
 - *Naval cyber defence and secure computing*, in “Naval Forces” n. 2 - 2013, pp. 22 – 26;
- VIGNARD KERSTIN (a cura di), *Maritime Security*, in “Disarmament forum” Two/2010, UNIDIR, Ginevra, 2010.

Normativa internazionale:

(ordine cronologico)

• Convenzioni, Protocolli e Trattati:

- Protocollo del 2005 relativo alla Convenzione per la repressione di atti illeciti contro la sicurezza della navigazione marittima (SUA 2005), IMO, Londra, 14 Ottobre 2005;
- Convenzione internazionale contro il reclutamento, l'utilizzazione, il finanziamento e l'istruzione di mercenari, adottata dall'Assemblea generale delle Nazioni Unite, New York, 4 dicembre 1989;
- Convenzione per la repressione degli atti illeciti contro la sicurezza della navigazione marittima (SUA Convention), IMO, Roma, 10 Marzo 1988 (entrata in vigore 1 Gennaio 1992);
- Protocollo per la repressione degli atti illeciti contro la sicurezza delle piattaforme fisse situate sulla piattaforma continentale (SUA PROT), IMO, Roma, 10 Marzo 1988 (entrato in vigore 1 Marzo 1992);



- Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (UNCLOS), Montego Bay, 1982 (Entrata in vigore nel 1994);
- Convenzione internazionale contro la pressa di ostaggi, Nazioni Unite, New York, 17 Dicembre 1979.

• **Risoluzioni:**

- Risoluzione S/RES/1838(2008) del Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite “*on acts of piracy and armed robbery against vessels in territorial waters and the high seas off the coast of Somalia*”, 7 Ott. 2008;
- Risoluzione, A.1025(26), IMO Assembly, *Code of Practice for the Investigations of the Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ships*, 2 Dic. 2009;
- Risoluzione A.922(22), IMO Assembly, *Code of Practice for the Investigations of the Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ships*, 29 Nov. 2001.

Normativa Europea:

(ordine cronologico)

- DÉCISION (15376/1/08) DU CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE relative au lancement de l'opération militaire de l'Union européenne en vue d'une contribution à la dissuasion, à la prévention et à la répression des actes de piraterie et de vols à main armée au large des côtes de la Somalie (Atalanta)REV 1, 1 dicembre, 2008;
- DIRETTIVA 2005/65/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 26 ottobre 2005, relativa al miglioramento della sicurezza dei porti (GU dell'Unione Europea del 25/11/2005);
- REGOLAMENTO (CE) N. 725/2004 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 31 marzo 2004 relativo al miglioramento della sicurezza delle navi e degli impianti portuali (GU dell'Unione Europea 29/04/2004).

Normativa italiana:

(ordine cronologico)

- Circolare del Dipartimento di Pubblica Sicurezza del Ministero degli Interni del 19 ottobre 2013;
- Decreto 28 dicembre 2012, n. 266, Ministero dell'Interno, *Regolamento recante l'impiego di guardie giurate a bordo delle navi mercantili battenti bandiera italiana, che transitano in acque internazionali a rischio pirateria* (G.U. n. 75 del 29/03/2013);
- Decreto 1 settembre 2011, Ministero della Difesa, *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 della Repubblica Italiana n. 212 del 12 settembre 2011 ed entrato in vigore il 27 settembre 2011;
- Legge 2 agosto 2011, n. 130, Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto Legge 12 luglio 2011, n. 107, recante 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 per l'attuazione delle Risoluzioni 1970 (2011) e 1973 (2011) adottate dal Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite. Misure urgenti antipirateria. (G.U. n.181 del 5-8-2011). Entrata in vigore del provvedimento: 06/08/2011;
- Decreto Legge 12 luglio 2011, n. 107., Proroga delle missioni internazionali delle forze armate e di polizia e disposizioni per l'attuazione delle Risoluzioni 1970 (2011) e 1973 (2011) adottate dal Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite, nonché degli interventi di cooperazione allo sviluppo e a sostegno dei processi di pace e di stabilizzazione. Misure urgenti antipirateria. (11G0148) (G.U. n.160 del 12-7-2011);
- Legge 29 dicembre 2009, n. 197, Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 4 novembre 2009, n. 152, 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. (GU n.303 del 31-12-2009). Entrata in vigore del provvedimento: 01/01/2010;
- Decreto Legge 4 novembre 2009, n. 152, 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 in materia di personale della Difesa). (GU n. 257 del 4-11-2009). Entrata in vigore del provvedimento: 4/11/2009;
 - Legge 24 febbraio 2009, n. 12, Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 30 dicembre 2008, n. 209, recante proroga della partecipazione italiana a missioni internazionali, (GU n.47 del 26-2-2009). Entrata in vigore del provvedimento: 27/2/2009;
 - Decreto Legge 30 dicembre 2008, n. 209, Proroga della partecipazione italiana a missioni internazionali. (GU n.304 del 31-12-2008). Entrata in vigore del decreto: 1-1-2009;
 - Decreto Legislativo 6 novembre 2007, n. 203, Attuazione della direttiva 2005/65/CE relativa al miglioramento della sicurezza nei porti. (G.U. n.261 del 9-11-2007 - Suppl. Ordinario n. 228). Entrata in vigore del provvedimento: 24/11/2007;
 - Decreto Legge 1 dicembre 2001, n. 421, Disposizioni urgenti per la partecipazione di personale militare all'operazione multinazionale denominata "Enduring Freedom". (GU n.282 del 4-12-2001). Entrata in vigore del decreto: 5-12-2001. Convertito con modificazioni dalla L. 31 gennaio 2002, n. 6 (in G.U. 02/02/2002, n.28);
 - Legge 12 maggio 1995, n. 210, Ratifica ed esecuzione della convenzione internazionale contro il reclutamento, l'utilizzazione, il finanziamento e l'istruzione di mercenari, adottata dall'Assemblea generale delle Nazioni Unite a New York il 4 dicembre 1989 (in Suppl. ordinario alla G.U., 1 giugno, n. 126);
 - Legge 23 maggio 1980, n. 313, Adesione alla convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare, con allegato, aperta alla firma a Londra il 1 novembre 1974, e sua esecuzione. (in Suppl. ordinario allla G.U. n.190 del 12-7-1980);
 - Legge 8 dicembre 1961, n. 1658, Adesione alla Convenzione sul mare territoriale e la zona contigua e alla Convenzione sull'alto mare, adottate a Ginevra il 29 aprile 1958 e loro esecuzione (G.U. n. 75, 22 marzo 1962);
 - Regio Decreto 30 marzo 1942, n. 327, *Codice della navigazione*, (aggiornato nel 2002).

Documenti ufficiali di riferimento:

- DGRME (MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO DIPARTIMENTO PER L'ENERGIA), *Rapporto annuale 2013. Attività dell'anno 2012*, Assomineraria, Roma, 2013;
- ICRC-CONFEDERAZIONE SVIZZERA, *The Montreux Document. On pertinent international legal obligations and good practices for States related to operations of private military and security companies during armed conflict*, Ginevra, 17 Settembre 2008;
- IMO, MSC.1/Circ.1405/Rev. 2, *Interim guidance to ship owners, ship operators and shipmasters on the use of privately contracted armed security personnel (PCASP) on board ships in the high risk area*, 25 Maggio 2012;
- IMO, MSC.1/Circ.1406/Rev. 1, *Interim recommendations for flag states regarding the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the high risk area*, 16 Settembre 2011;
- ISO, ISO/PAS 28007:2012, *Ships and marine technology – Guidelines for Private Maritime Security Companies (PMSC) providing privately contracted armed security personnel (PCASP) on board ships (and pro forma contract)*, Geneva, Gennaio 2013.
- UNITED NATIONS, *Letter dated 2 October 2008 from the Permanent Representative of Switzerland to the United Nations addressed to the Secretary-General, with annex Montreux Document on Pertinent International Legal Obligations and Good Practices for States related to Operations of Private Military and Security Companies during Armed Conflict, Montreux ,17 settembre 2008, A/63/467–S/2008/636*, 6 ottobre 2008.



Siti web consultati:

- www.archiviodisarmo.it
- www.ansa.it
- www.camera.it
- www.confitarma.it
- www.consilium.europa.eu
- www.dasic-marine.co.uk
- www.difesa.it
- www.emsa.europa.eu
- www.eunavfor.eu
- www.europa.eu
- www.foreignpolicy.com
- www.forzearmate.org
- www.gtmglobaltrends.de
- www.guardiacostiera.it
- www.icc-ccs.org
- www.icc-cpi.int
- www.icrc.org
- www.imo.org
- www.iso.org
- www.magistraturademocratica.it
- www.marinetraffic.com/it
- www.nato.int
- www.normattiva.it
- www.piratesafe.com
- www.scarepirates.com
- www.secure-globe.com
- www.senato.it
- www.treccani.it
- www.un.org

SISTEMA INFORMATIVO A SCHEDE

Mensile dell'Istituto di Ricerche Internazionali Archivio Disarmo
Piazza Cavour 17 - 00193 Roma - tel. 0636000343 fax 0636000345
e-mail: info@archiviodisarmo.it www.archiviodisarmo.it



Direttore Responsabile: Sandro Medici
Direttore scientifico: Maurizio Simoncelli
Registrazione Tribunale di Roma n. 545/86

