

SELPRESS
www.selpress.com

Direttore Responsabile
Roberto Napolitano

Diffusione Testata
267.449

Sicurezza. Introdotti dalla legge 130/2011 per contrastare gli attacchi dei pirati - Gli armatori pagano 500 euro al giorno per unità

Dieci task force sulle navi italiane

Tutti del Reggimento San Marco i nuclei militari di protezione sui nostri mercantili

Raoul de Forcade

GENOVA

È affidata a 10 nuclei militari di protezione (Nmp), composti ciascuno da sei persone, del Reggimento San Marco della Marina militare, la security delle navi italiane per quanto riguarda l'utilizzo di uomini armati a bordo. Gli armatori, per usufruirne, sono tenuti a pagare circa 500 euro al giorno per ciascun militare, cioè 3mila euro per ogni nucleo, per un periodo di impiego operativo di 10-15 giorni. Fondi che la Marina impiega per l'addestramento di nuove unità operative.

Si tratta di una possibilità assolutamente nuova per l'armamento nazionale, varata con la legge 130 del 2 agosto 2011 e la successiva firma del protocollo d'intesa, tra Difesa e Confitarma, l'11 ottobre scorso. Fino a quel momento, infatti, era vietato alle navi italiane avere perso-

IL GIUDIZIO

Il comando con 16 ufficiali di stanza a Gibuti D'Amico (Confitarma): l'uso di professionisti ha fatto calare gli episodi di pirateria armata a bordo. Ma l'intensificarsi degli attacchi di pirati, ha portato gli armatori ritenere questa misura, già applicata in altri Paesi, Europea e no, un deterrente indispensabile per diminuire le possibilità di attacchi. E la norma è ben vista anche dalle assicurazioni. Spiega, infatti, un broker che, per una polizza "tipo" su eventuali riscatti da pagare in seguito ad atti di pirateria, con un massimale di 5 milioni di dollari, un armatore paga 15-16mila dollari ogni traversata. Con l'opzione degli uomini armati a bordo, l'assicurazione, ritenendo la nave più sicura, pratica uno sconto pari a circa il 30% e quindi il prezzo arriva a circa 10mila dollari.

Ma non è certamente questo calcolo, a sottolinearlo è **Cesare D'Amico**, presidente del Gruppo operatività navi di **Confitarma**, ad aver portato gli armatori italiani, per lungo tempo contrari alle armi a bordo, a cambiare idea, a partire dall'inizio dell'anno scorso. «Di certo - afferma D'Amico - non è un esiguo risparmio assicurativo che ha por-



Sotto inchiesta. Una veduta della Enrica Lexie bloccata in India perché due marò del Reggimento San Marco sono accusati di aver ucciso due pescatori



NOI E GLI ALTRI

La sicurezza a bordo



ITALIA

Fino all'estate dell'anno scorso non era possibile imbarcare armi o personale armato su navi battenti bandiera italiana. La legislazione è cambiata con il decreto legge 107 del luglio 2011, definitivamente approvato con la legge 130 del 2 agosto di quello stesso anno. Alla quale è seguita, l'11 ottobre, la firma di un protocollo d'intesa tra il ministero della Difesa e Confitarma. La scelta operata dall'Italia è stata di non affidarsi a personale di sicurezza privato, ingaggiato dagli armatori, come accade in altri Paesi. Si è deciso, invece, di utilizzare, per la difesa delle navi, le forze della Marina militare. Possono, quindi, essere imbarcati sulle navi italiane i Nuclei militari di protezione (Nmp), attualmente tutti del Reggimento San Marco, addestrati specificamente per svolgere compiti di sicurezza in mare

tato la confederazione a chiedere uomini armati. La nostra principale preoccupazione è stata quella di garantire sicurezza agli equipaggi e alle navi. Ci siamo accorti, infatti, che le manovre di dissuasione messe in atto dai comandanti e gli ostacoli contro l'abbordaggio, come il filo spinato sul ponte, o i convogli protetti da navi militari, possibili solo nel golfo di Aden, non servivano più a dissuadere pirati, sempre meglio organizzati e capaci di colpire al largo. Abbiamo quindi chiesto di poterci affi-



GERMANIA

La richiesta di personale per la sicurezza a bordo di navi non è stata mai approvata dal regolamento di *flag state* della Germania, che si applica alle navi battenti la bandiera di quel Paese. Tuttavia non è vietato né dalle leggi generali applicate in Germania, né dal codice penale tedesco. In quanto può essere compreso tra i metodi di autodifesa. Anche per il possesso di armi a bordo non esiste approvazione da parte del *flag state* ma ugualmente non è vietato né dalle leggi generali né dal codice penale. Quindi ogni armatore deve decidere secondo quanto prescrivono i codici tedeschi. In ogni caso, la persona che usa un'arma è obbligata ad avere una licenza per il porto d'armi e attualmente non è permesso l'utilizzo, sulle navi, di armi da fuoco automatiche

dare a professionisti militari. E abbiamo fatto bene, perché da fine novembre, quando le navi italiane hanno iniziato a imbarcare militari, sono già stati sventati diversi attacchi. Non deve succedere, quindi, che l'incidente accaduto con l'India (vedi servizi a pagina 12, ndr) porti l'Italia a fare un passo indietro rispetto alla decisione di imbarcare militari. O, peggio, che passi l'idea sbagliata che i nostri militari non siano all'altezza del proprio compito». In effetti, spiegano i vertici di Confitarma, il persona-



SPAGNA

Con il decreto reale 1628/2009 sulla sicurezza privata e le armi, la Spagna ha permesso di portare a bordo delle navi battenti bandiera spagnola guardie di sicurezza private per realizzare compiti di protezione, con l'obiettivo di prevenire e respingere attacchi alle navi. Ma solo se, queste ultime, si trovano fuori dalle acque territoriali spagnole e di fronte a una situazione di particolare rischio alle persone imbarcate e alla proprietà. Riguardo alla possibilità di avere armi a bordo, un'ordinanza redatta nel 2009, in seguito al decreto reale citato, codifica le condizioni per l'acquisizione e l'uso di armi da guerra da parte delle compagnie private di security. E stabilisce che questi servizi possono essere forniti solo da società di sicurezza con sede in Spagna, registrate presso il ministero degli interni e con specifiche autorizzazioni



■ SELPRESS ■
www.selpress.com

le che sale sulle navi è iperspecializzato: addestrato specificamente per svolgere compiti di sicurezza in mare. Compiti che sono essenzialmente di vigilanza, osservazione e monitoraggio nonché di autodifesa per impedire il sequestro della nave, facendo ricorso a segnali luminosi, gesti intimidatori, spari in aria e in acqua. I militari non hanno alcun vincolo gerarchico nei confronti dei civili, né del comando della nave. Quelli impiegati rispondono a un comando strettamente militare con base a Gibuti, dove sono stati appositamente dislocati 16 ufficiali.

Le singole unità sono invece distribuite in vari punti strategici dei Paesi che si affacciano sull'Oceano Indiano. Man mano che le navi passano in uno di questi punti, sbarcano il nucleo a bordo e ne imbarcano un altro.

**REGNO UNITO**

Il Regno Unito non prevede attualmente particolari restrizioni o regolamenti in materia di personale di sicurezza a bordo delle navi, a eccezione di una serie di raccomandazioni (msc. 1 circ. 1406) che sono destinate ad essere usate come base per le normali misure di controllo nazionali. L'orientamento legale del governo indica che il carico di armi a bordo di navi inglesi è sottoposto alle regole della legislazione e alle abituali richieste di licenze del Regno Unito in merito alle armi da fuoco. Ma qualsiasi trasporto di armi su navi effettuato da personale di sicurezza armato sottoposto a contratto privato contravverrebbe alle leggi in vigore. Ciò nonostante è noto che alcune navi inglesi imbarcano quel tipo di personale e che il Governo inglese è intenzionato a decriminalizzarne l'utilizzo