

garbamar@garbamar.it



Studio Legale Garbarino Vergani
Studio Associato



PIRATERIA: SICUREZZA A BORDO

PERSONALE MILITARE O VIGILANZA PRIVATA? LA PROBLEMATICITA' ITALIANA

PIRACY: SAFETY ON BOARD

MILITARY FORCES OR PRIVATE CONTRACTORS? THE ITALIAN APPROACH



5 Maggio 2011—Genova (Italia)

A poche settimane dalla cattura di un'altra nave italiana nel mare arabo, diviene sempre più acceso il dibattito intorno al tema della sicurezza a bordo delle navi commerciali battenti bandiera italiana, al fine di prevenire e contrastare i sempre più frequenti attacchi dei pirati nel sud-est asiatico.

May, 5 2011 — Genoa (Italy)

Few weeks after the hijacking of another Italian flagged ship in Arabic sea, the debate on safety onboard Italian merchant ships raises in importance, in order to prevent and resist the escalating piracy attacks in South-East Asia.

La sicurezza delle rotte marittime è oramai divenuto un aspetto importante della sicurezza nazionale. Secondo il recente [report annuale](#) pubblicato dall'International Maritime Organization, nel solo 2010 gli attacchi di pirateria portati a termine o i tentativi di attacco sono saliti a 489, con un aumento globale del 20,3% rispetto al 2009.

Con il [comunicato](#) del 21 aprile 2011 CONFITARMA pone seriamente la questione al centro del dibattito politico e giuridico.

Gli accorgimenti tecnici (filo spinato, idranti ad alta pressione di acqua-sabbia, utilizzo di sostanze urticanti) adottati a bordo di alcune navi, pur svolgendo in alcuni casi un efficace sistema preventivo, a parere di Confitarma non sembrano risolvere appieno le problematiche e i rischi derivanti dalla moderna pirateria.



La soluzione sul tavolo sembra essere rimasta una sola: uomini armati a bordo delle navi a protezione delle persone e dei beni. Nonostante sussista una tradizionale riluttanza nello schierare guardie armate a bordo della navi impiegate in traffici commerciali, l'aumento delle potenzialità della pirateria moderna di portare a termine con successo un attacco stanno velocemente incrinando tale riluttanza.

Safety on marine courses turns out as one of the most important issue in national security. According to recent [annual report](#), published by International Marine Organization, in 2010 piracy attempts or attacks raised at 489, with a global increase of 20,3% compared with 2009.

CONFITARMA, by a [note](#) dated 21st April 2011, seriously emphasizes the issue, to call for immediate political and legal debates.

Although technical measures (razor wire, mixed sand and water high pressure fire hoses, use of irritating substance) adopted onboard some vessels, often play preventive action, the Italian Shipowner Association view is that they do not represent the solution to the problems of modern piracy.

Armed guards on board the ships to protect crew and cargo seem to be the sole solution.

The increasing capacity of modern piracy to conduct a successful attack is rapidly breaking up the traditional reluctance to deploy armed security teams onboard merchant ships.



Le proposte in discussione in Italia sembrano essere fondamentalmente due: (i) personale militare; (ii) vigilanza privata autorizzata.

PERSONALE MILITARE

Coloro che appoggiano la presenza di **militari** a bordo delle navi ritengono che la sicurezza di una nave battente bandiera italiana in acque internazionali sia competenza esclusiva dello Stato. Solo le forze militari avrebbero, quindi, l'autorità, la preparazione e l'esperienza per far fronte ad un attacco piratesco armato, inclusa l'adozione delle regole internazionali di ingaggio in caso di conflitto a fuoco.

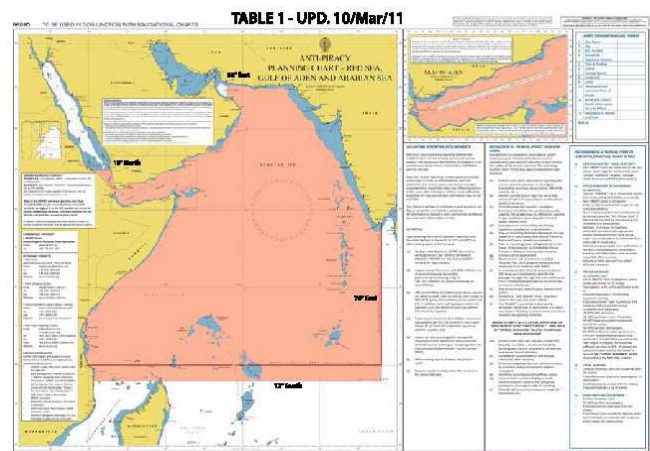
Oggi l'intervento della Marina Militare Italiana a contrasto del fenomeno della pirateria è espressamente previsto nell'ambito della missione europea [ATALANTA](#) e di quella internazionale [OCEAN SHIELD](#) sotto l'ombrello della NATO. Sono del pari presenti nelle medesime zone un'altra missione guidata dagli USA, una missione russa, una indiana, una pakistana, una degli Emirati Arabi Uniti, una cinese, una giapponese ed una iraniana.

In Italy there are two main proposals under discussion: i) military forces; ii) private contractors.

MILITARY FORCES:

Safety onboard Italian flagged ships sailing in international water is usually considered as a topic belonging to the sphere of competence of the government. Indeed, only military forces have the authority, the skill and the experience to contrast a piracy attack, including the enforcement of the rules of engagement in case of firefight.

To date, Italian Navy expressly operates according to Europe mission [ATALANTA](#) and international mission [OCEAN SHIELD](#), under NATO control. In the same areas other naval task forces operate, as USA mission, Indian, Japanese, Pakistani, one of Emirates Arab United, Chinese and Iranian.



La tempestività dell'intervento militare in caso di attacco è di fondamentale importanza per garantire il successo dell'operazione. Un obiettivo che per essere raggiunto necessita di stretta collaborazione e condivisione di informazioni fra l'industria marittima, le agenzie governative e le associazioni del settore.

Una di queste sembra distinguersi per particolare efficienza nella raccolta e gestione delle informazioni necessarie per una immediata reazione in caso di attacco.

Si tratta del *Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia*, (c.d. [ReCAAP](#)), il primo accordo di cooperazione intergovernativa regionale, entrato in vigore il 4 settembre 2006 e formalmente riconosciuto a livello internazionale quale modello di cooperazione intergovernativa il 30 gennaio 2007. Attualmente ne fanno parte 17 stati, fra i quali tre stati europei, Olanda e Danimarca, oltre alla Norvegia.

Inizialmente fondato per contrastare il fenomeno della pirateria in Asia ha recentemente ampliato il proprio raggio di azione anche nel Golfo di Aden ed al largo delle coste somale, come è stato puntualmente sottolineato al V Meeting annuale dell'associazione, tenutosi a Singapore in marzo 2011, al quale ha partecipato per la prima volta, in veste di stato "ospite", anche il Regno Unito.

Timeliness of military operation in case of piracy attack is essential in order to warrant the success of the action. This objective may be reached only through a strong cooperation and sharing of information between marine industries, government agencies and marine associations.

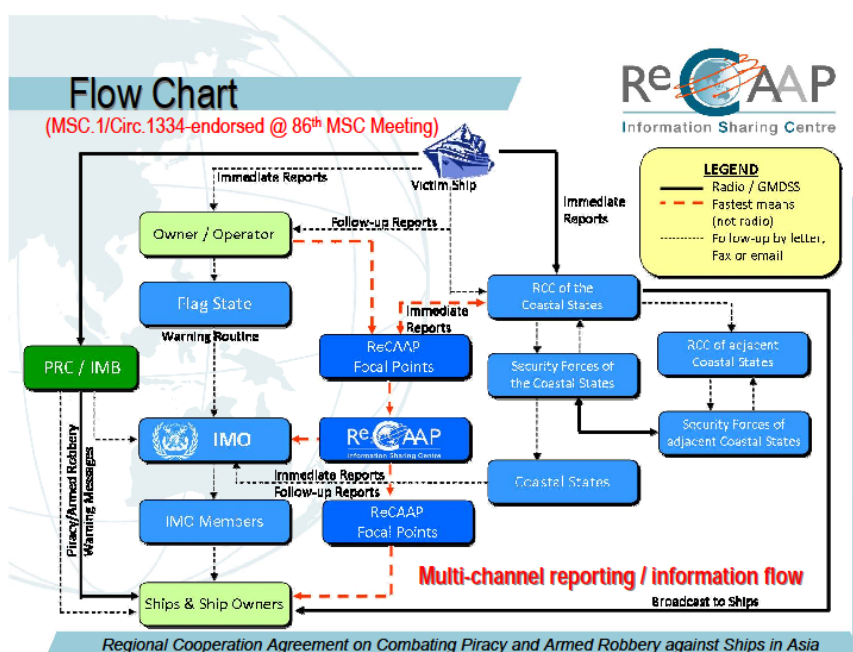
One of this seems to distinguish itself for special efficiency in collecting and managing all necessary information for an immediate action in case of attack.

It is the *Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia* ([ReCAAP](#)), which represents the first regional Government – to – Government agreement, entered into force on 4th September 2006 and formally recognized as an international standard of cooperation between government on 30th January 2007. To date, 17 States have become contracting parties to ReCAAP, including three European States, the Kingdom of Netherlands and the Kingdom of Denmark, as well as the Kingdom of Norway.

It was initially constituted for promote cooperation against piracy in Asia. Nevertheless, during the V Annual Meeting of the Association, recently held in Singapore in march 2011, at which United Kingdom took part for the first time as external participant, it has been underlined the expansion of piracy range of action to the Gulf of Aden and to the coasts of Somalia.

Nell'ambito della sua struttura è stato istituito il RECAAP Information Sharing Centre (RECAAP ISC), operativo dal 29 novembre 2006, che si articola nei singoli RECAAP Focal Points dislocati nei vari stati membri, creando una rete di informazioni costantemente diffuse tramite una piattaforma informatica protetta (IFN).

Within the Agreement it was established the RECAAP Information Sharing Centre (RECAAP ISC) launched on 29th November 2006. It is organised in different RECAAP Focal Points, placed in each contracting parties, aiming at helping exchange of information through a secure web based Information Network System (IFN).



La gestione centralizzata del RECAAP ISC che dirama l'allerta ai RECAAP Focal Points più vicini alla nave in difficoltà consente di accelerare i tempi di intervento delle autorità militari sia nell'immediatezza dell'attacco che nella successiva ricerca e cattura delle c.d. *navi madri*, come in occasione del positivo intervento della Guardia Costiera e dalla Marina Indiana nel [caso dell'attacco alla M/t Chios](#), tanker battente bandiera greca, registrato il 5 febbraio 2011, 312 mn ad ovest di Kochi, in India.

Central management of information by RECAAP ISC to RECAAP Focal Points closest to the ship in trouble allows military authority to organize a timely intervention during the attack, as well as to try to capture the *mother ships*, as occurred in the successful intervention of Indian Coast Guard and Indian Navy after [M/v Chios](#), a Greek flagged tanker, was attacked by piracy on 5th February 2011, approximately 312 nm West of Kochi, India.

VIGILANZA PRIVATA ARMATA

I sostenitori, invece, della presenza a bordo delle navi italiane di **vigilanti privati armati** ritengono che tale soluzione consentirebbe di risolvere, in maniera efficace, specifica e senza alcun nuovo o maggiore onere a carico del bilancio dello Stato, la protezione degli equipaggi e dei passeggeri delle navi e delle merci e valori trasportati. Detta soluzione si scontra, tuttavia, con il fatto che l'Italia non prevede, oggi, strumenti legislativi tali da consentire alle navi battenti bandiera italiana di imbarcare personale di sicurezza privato.

In Parlamento è in discussione in questi giorni, presso la Commissione Affari Costituzionali della Camera dei Deputati, un [testo di legge base unificato](#) derivante dall'unificazione di due proposte di contenuto analogo.

Secondo la suddetta proposta, i servizi di vigilanza privata possono essere svolti, con l'impiego di guardie giurate e con l'utilizzo di armi comuni da sparo, a protezione delle persone, delle merci e dei valori sulle navi mercantili battenti bandiera italiana nelle acque internazionali in cui esiste il rischio di atti di pirateria contro la sicurezza delle persone e dei beni. Il testo, poi, prevede, che con normativa secondaria siano stabilite le caratteristiche e i requisiti per l'acquisizione, il possesso ed il trasporto delle armi e le condizioni per il loro utilizzo.

PRIVATE CONTRACTORS:

On the other side, private contractors may represent an effective and specific key to provide crew, passengers and cargo with security services without any burden for the Flag Administration. Nevertheless this solution would seem to presently conflict with Italian law, lacking of a specific legislation on recruitment of armed private contractors onboard the ships.



At the present, the Commission for Foreign Affairs of the Chamber of Deputies is discussing about a [draft law](#) based on the unification of two similar proposals.

According to the draft, security services can be provided by private contractors using common fire arms, to protect crews and cargo onboard Italian flagged merchant ships sailing in international waters where the risk of piracy attacks is substantial. Furthermore, the draft provides through secondary regulation skills and qualifications to hold and carry those weapons and conditions for their use.

Il Titolo IV del T.U.L.P.S. (Testo Unico delle leggi di Pubblica Sicurezza), richiamato nella suddetta proposta, disciplina proprio le c.d. guardie private e gli istituti di vigilanza e di investigazione privata (artt. 133-141). Le guardie private (definite anche “particolari” o “giurate”) esercitano attività di vigilanza o custodia di beni mobili o immobili per conto di privati o alle dipendenze di enti o di istituti di vigilanza, oppure attività investigativa alle dipendenze di istituti di investigazione.

Le due attività sono regolate dallo stesso complesso di disposizioni, pur sussistendo tra loro una rilevante eterogeneità: l'attività di vigilanza è finalizzata a prevenire reati contro il patrimonio e gli atti in cui si concretizza sono affini a quelli compiuti dall'autorità di pubblica sicurezza; l'attività investigativa dei privati non ha, invece, scopi convergenti con le finalità della funzione di polizia.

Con riferimento, poi, all'utilizzo delle **armi comuni da sparo**, occorre ricordare che la legge 18 aprile 1975 n. 110 (*norme integrative della disciplina vigente per il controllo delle armi, delle munizioni e degli esplosivi*) disciplina all'art. 2 le armi e munizioni comuni da sparo, la cui ricognizione viene effettuata attraverso il c.d. “Catalogo nazionale delle armi comuni da sparo”, con la funzione di autorizzare la produzione o l'importazione definitiva di armi, mediante l'attribuzione a ogni specifico modello o prototipo della qualifica di arma comune da sparo.

The Title IV of T.U.L.P.S. (legislation on public security), quoted in the above draft, regulates private contractors and security and investigation services (sections 133-141). Private contractors (also named “particular” or “sworn” guards) watch over personal property or real estate property on behalf of private citizen or employed by security services providers, including inquiry for investigation agencies.

The above activities are regulated by same provisions, albeit there is an essential difference between them: guard service is directed to prevent crimes against property and it is comparable to public security services; on the contrary, private investigation service has not convergent aims with police purposes.

With regard to the use of **common fire arms**, it is worth pointing out that law 18th November 1975, n. 110 (additional provisions for the control of weapons, ammunitions and explosives) regulates at section 2 fire arms and munitions, checked by “National Register of common fire arms”, in order to authorize the production and import of weapons through the attribution of the qualification of common fire arms to any kind of arms or prototype.

Alla proposta di legge sopra riferita, è stata affiancata recentemente una [proposta emendativa](#) pubblicata nel Bollettino delle Giunte e Commissioni del 13/04/2011.

L'emendamento così proposto pone la necessità di individuare preventivamente le zone marittime a rischio di pirateria nell'ambito delle sole acque internazionali, adempimento soggetto ad aggiornamento annuale ovvero ogni qualvolta circostanze sopravvenute lo richiedano.

Nelle zone marittime così individuate le navi nazionali potrebbero, quindi, a proprie spese, avvalersi di servizi di scorta armata, previa autorizzazione rilasciata dal Ministero della difesa. Secondo la proposta, infatti, i servizi di scorta armata potrebbero essere effettuati da imprese private aventi sede in Stati membri dell'Unione Europea, autorizzate e certificate come idonee secondo le normative vigenti nei rispettivi Paesi d'appartenenza.

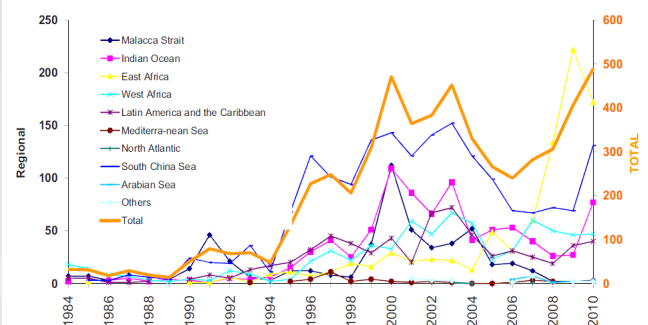
Con normativa secondaria andrebbero, infine, individuati i criteri organizzativi e le modalità operative per lo svolgimento dei servizi di scorta, i requisiti e le condizioni che le compagnie armatrici debbono rispettare per il rilascio delle autorizzazioni, nonché i requisiti e le caratteristiche per l'autorizzazione delle imprese private aventi sede in Italia.

A further [emendatory proposal](#) has been recently put forward beside the above draft and issued on the Commission Bulletin dated 13/04/2011.

The amendment focuses on the necessity of previously identifying the areas subjects to piracy attacks exclusively in international waters, to be update every year or whenever required by circumstances.

In those areas Italian ships may deploy private contractors, previously authorized by Ministry of Defence. Indeed, according to the above proposal, armed security teams services may be provided by private agencies based in European States, authorized and qualified under different national legislations.

YEARLY STATISTICS OF INCIDENTS WHICH OCCURRED SINCE 1984 (WORLDWIDE)



Organization methods, executive procedures for security services, requisites and conditions to be complied by owners and security providers shall be regulated by specific decrees to be issued by regulation.

Quale che sia la soluzione e/o proposta utilizzabile, le tempistiche di un'eventuale approvazione della legge e, in particolare, della normativa regolamentare secondaria da parte dei Ministeri interessati (Difesa – Esteri – Infrastrutture e Trasporti) sembrano poco compatibili con l'urgente richiesta di protezione avanzata dall'armamento italiano. A seguito, infatti, della crisi libica e della forte domanda di energia del Giappone dopo il catastrofico terremoto e tsunami che hanno colpito il paese l'11 marzo 2011, le rotte verso il sud-est asiatico si stanno notevolmente incrementando.

TERZA SOLUZIONE: DIFESA SERVIZI S.P.A.?

Il problema dei costi e della copertura finanziaria che un eventuale servizio armato (militare o privato) a bordo delle navi richiederebbe, non è argomento trascurabile. A tale proposito, secondo fonti non ufficiali, potrebbe prendere piede una terza soluzione che sembrerebbe essere in grado di conciliare le problematiche relative ai costi a carico dello Stato con le forti pressioni espresse dall'armamento italiano per la protezione delle navi commerciali dagli attacchi dei pirati.

Tramite la costituzione della **Difesa Servizi S.p.A.**, società avente socio unico azionista il Ministero della Difesa, istituita con d.lgs. 15 marzo 2010 n. 66, e la recente approvazione del suo Statuto con decreto del 10 febbraio 2011 ([G.U. n. 39 del 17 febbraio 2011](#)), la Marina Militare potrebbe vedere realizzato un piano

In any event, a possible approval of the law and of the regulation by relevant Ministries (Defence – Foreign Affairs – Infrastructure and Transport) seems to take too long in respect of the urgent demand of security by Italian shipping industry. Indeed, courses towards South – East Asia are increasing as a consequence of Libyan crisis and the raise in demand of energy from Japan consequently to the catastrophic earthquake and tsunami on 11th March 2011.

THIRD SOLUTION: DIFESA SERVIZI S.P.A.?

Cost issue and financial cover that a possible (military or private) security services would require, should not be disregarded. According to unofficial sources, a third option may reconcile public expenses with the strong demand of security from Italian shipping industry.

Through the constitution of **Difesa Servizi S.p.A.**, a company with Ministry of Defence in its capacity of sole shareholder, constitute by decree 15th March 2010, n. 66, and recent adoption of its Statute by decree 10th February 2011 ([G.U. n. 39 of 17th February 2011](#)), Marine Navy may realize a logistic plan organized on four bases: one in Djibouti, already effective; one in the Gulf of Oman, an other one in Victoria, Seychelles; the last one on Tanzania coasts.

logistico di quattro basi: una a Gibuti, già sede di una base operativa; una nel golfo di Oman; un'altra nel porto di Victoria nelle Seychelles; l'ultima sulle coste della Tanzania. In queste basi il piano prevedrebbe la presenza dei fucilieri del Reggimento San Marco, pronti ad essere imbarcati su richiesta volontaria degli armatori.

I costi sarebbero a carico proprio degli armatori, che si accollerebbero le spese per l'insediamento delle basi logistiche, i trasferimenti e l'imbarco dei militari, tenuto conto che le deviazioni, anche oltre le 500 miglia marine, a cui sono soggette le navi mercantili per poter sfuggire agli attacchi dei pirati, comportano aggravii di spesa stimati complessivamente in circa 10 milioni di euro l'anno.

Quale che sia la soluzione, se alcuna, che verrà adottata, sussistono all'orizzonte molti interrogativi, di non facile soluzione, specie nel settore dello shipping italiano, dove clausole ed obbligazioni di stampo prettamente anglosassone ed ispirate a principi consuetudinari tradizionali, potrebbero trovare non poche difficoltà di applicazione nell'ambito della normativa italiana.

In those bases a specific task of Italian Navy (the riflemen of Reggimento San Marco) would be stationed, ready to be embarked whenever required by owners.

Costs should be for owners' account. They should cover costs to build logistic bases, to transfer and embark of military forces, bearing in mind that presently deviations of courses, even over 500 nm in order to escape from piracy attacks, can be estimated in about 10 million of euro per year.

Whatever will be the solution, if any, there are many questions, not easy to solve, especially in the Italian shipping industry, where clauses and obligations inspired by common law tradition and based on international principles might be hard to enforce under Italian legislation.

CHI COMANDA?

Il Comandante è e rimane il legale rappresentante dell'armatore della nave e responsabile di tutte le attività che si svolgono a bordo, inclusa la sicurezza della nave, dell'equipaggio, dei passeggeri e del carico. Questo vale nell'ambito dell'ordinaria conduzione della navigazione. Nel caso di pirateria? I militari a bordo ovvero le guardie private armate avrebbero autonomia di azione o sarebbero soggetti agli ordini di un Comandante di nave civile mercantile? Il personale militare di scorta ovvero le guardie private armate sarebbero autorizzate ad assumere le direttive del comando della nave, quanto meno circa il *modus operandi* di intervento? Il Comandante civile dovrebbe ovvero potrebbe sottostare agli ordini del personale di scorta in caso di azione militare in corso?

L'art. 186 del codice della navigazione prevede che *"tutte le persone che si trovano a bordo sono soggette all'autorità del comandante della nave"*.

L'art. 34-1 della SOLAS stabilisce espressamente che *"l'armatore, il noleggiatore, l'operatore di una nave come definito al 1X/1 ovvero ogni altra persona non possono impedire o limitare il Comandante della nave nel prendere od eseguire qualsiasi decisione che, secondo l'esperienza professionale del Comandante medesimo, sia ritenuta necessaria per la salvaguardia della vita in mare e la protezione dell'ambiente marino"*.

WHO 'S IN CHARGE OF THE SHIP?

The Master is the legal representative of the owner and he is liable for any activity onboard, included security of the ship, crew, passengers and cargo. This is true in normal conditions. What about in case of piracy emergency? Are military forces or private contractors independent from or always subject to Master's orders? Are security teams authorized to take the control of the ship during the action? Does the Master have to or may submit to orders of security teams in case of military action?

Section 186 of Italian Code of Navigation provides that *"Any person onboard is subject to master's authority"*.

Section 34-1 SOLAS Regulation expressly provides that *"owner , charterer, the company operating the ship as defined in 1X/1 or any other person shall not prevent or restrict the master from taking or executing any decision which, in the master's professional judgement is necessary for the safety of life at sea and protection of the*



Anche l'ISPS Code prevede espressamente all'art. 4.10 che *"il comandante di una nave ha la finale responsabilità in termini di protezione e sicurezza a bordo"*.

RISVOLTI CONTRATTUALI

Da quanto sopra, emerge come qualsiasi contratto per servizi di sicurezza a bordo di una nave, nel caso di utilizzo di guardie armate private, debba attentamente regolamentare le modalità di esercizio del comando della nave e l'eventuale coordinamento in caso di attacco o tentativo di attacco da parte di pirati, incluse le possibili conseguenze che tali azioni potrebbero avere rispetto alle obbligazioni contrattuali dovute dall'armatore nei confronti dei noleggiatori della nave e degli interessati al carico.

Il personale di sicurezza potrebbe, infatti, richiedere al Comandante di seguire rotte differenti rispetto alle vie commerciali, a fini preventivi o per imbarcare o sbarcare armi e munizioni. Qualsiasi allontanamento dalle ordinarie rotte commerciali potrebbe far sorgere problematiche in termini di deviazione a carico dell'armatore ed esporre il medesimo a possibili risvolti contrattuali nell'ambito del contratto di trasporto, del contratto di noleggio o della copertura assicurativa della responsabilità armatoriale. Ulteriori conseguenze potrebbero, poi, derivare in caso di danni al carico trasportato, quale conseguenza dell'impiego di personale armato a bordo della nave.

Even ISPS Code expressly provides at section 4.10 that *"master of a ship has the ultimate liability for the safety and security of the ship"*.

CONTRACTUAL CONSEQUENCES

In light of the above, any contract for onboard security services, in case of deployment of private contractors, should carefully regulate the exercise of command of the ship by the Master and the coordination in case of piracy attempt or attack, including possible consequences that those actions may reflect on owner's obligations towards charterers and cargo interests.

Indeed, security teams might order to the Master to follow different courses from the traditional trade lines, in order to prevent any attack or to embark or disembark munitions and weapons. Departure from the normal route may amount to a problem on deviation leaving exposed to possible consequences in term of contract of carriage, charterparty or P&I cover. Finally, further consequences may arise in case of damages of cargo damaged as a result of the deployment of security staff.

PROFESSIONALITÀ DEI SERVIZI

L'incremento del fenomeno della pirateria ha comportato in questi ultimi anni, principalmente a livello europeo, il proliferare del numero di imprese che offrono servizi di sicurezza nell'ambito marittimo.

La maggior parte del personale delle imprese proviene dall'ambiente militare, non necessariamente marittimo, e pertanto potrebbe non avere una specifica esperienza in tale settore. La scelta della professionalità dei servizi resi diviene pertanto fondamentale, in particolare in termini di **due diligence** da parte dell'armatore, tenuto conto che tale personale potrebbe essere equiparato all'equipaggio della nave ai fini assicurativi.

L'utilizzo di guardie armate potrebbe, poi, verosimilmente portare ad un aumento dei rischi connessi con l'utilizzo della forza armata a bordo di una nave. Il fatto che una nave sia sotto attacco, non giustifica l'utilizzo improprio, sproporzionato o illegale della forza.

PROFESSIONALISM OF SERVICES

Due to the increase of piracy attacks in these last years, the number of companies, mainly to European level, offering maritime security services grew out of all proportion.

Most of employees of the security services provider are drawn from military lines, not necessary marine, and might not have a specific experience in that field. Screening of services rendered by providers an essential issue, especially in terms of **due diligence** to be conduct by an owner, bearing in mind that private contractors might be treated as crew for insurance purposes.

The deployment of private contractors might most likely gives rise to risks associated with the use of weapons onboard the vessel. A ship under piracy attack does not justify improper, excessive or illegal force.



Nessuno, poi, è in grado di prevedere quali reazioni una persona possa avere in uno stato di stress quale quello che potrebbe verificarsi a bordo in caso di attacco o tentativo di attacco da parte di pirati. A tale scopo, un maggior sforzo in termini di **due diligence** potrebbe essere chiesto all'armatore, inclusa l'esecuzione di idonei controlli (**vetting**) nei confronti del personale addetto alla sicurezza di bordo.

L'utilizzo di armi a bordo potrebbe, inoltre, comportare seri rischi in termini di sicurezza, fino ai casi limiti di ferimento o morte di persone, incluso lo stesso personale appartenente alla guardia armata.

Alcune imprese prevedono, infatti, nei contratti per servizi di sicurezza l'inserimento di apposite clausole c.d. "**knock for knock**", ai sensi delle quali l'armatore e l'impresa si accordano nel tenere rispettivamente indenne l'altra parte da qualsiasi pretesa e/o reclamo e/o responsabilità dovesse derivare da un eventuale sinistro.

Quali che siano le conseguenze derivanti da tali circostanze, i cui effetti, pur disciplinabili dal punto di vista contrattuale, permarrebbero comunque nell'ambito di un'eventuale inchiesta giudiziale, le imprese che offrono tali servizi dovrebbero in ogni caso fornire adeguate coperture assicurative in caso di responsabilità a carico del proprio personale.

Nobody can foresee how anyone individual will react under stress due to piracy attempt or attack. To this aim, owner might be required to conduct proper **due diligence**, including accurate **vetting** of security staff onboard the ship.

The use of fire arms on board might even determine serious security risks, in the event someone, including the same security team members, is killed or seriously injured.

Indeed, some contracts of engagement provide specific clauses named "**knock for knock**", whereby the owner and the agency agree to save, indemnify and hold harmless the other against any claims or liabilities arising as a consequence of an event.

Whatever consequences might stem from the above actions, they would be subject to a criminal inquiry even if they are regulated by contracts, and in any event security providers should be required to hold proper liability insurance to cover negligent action on behalf of their personnel.

Il dibattito relativo all'utilizzo di personale militare o guardie armate private a bordo della navi mercantili resta e resterà aperto anche in caso di intervento del legislatore italiano. La sicurezza, infatti, degli equipaggi e delle navi (inclusi i carichi a bordo) rimane ad oggi questione centrale nell'ambito dello shipping, in attesa di una qualche soluzione.

Sin d'ora appare, tuttavia, ben chiaro che, a prescindere dalla scelta che il legislatore italiano intenderà assumere, se alcuna, le conseguenze nell'ambito del commercio internazionale marittimo, potrebbero essere rilevanti specie in termini assicurativi e legali, tenuto conto della necessità di coordinare le esigenze del mercato con gli interessi armatoriali.

Pur essendo stata esercitata la massima diligenza nel verificare l'accuratezza delle informazioni contenute in questo articolo al momento della distribuzione, tali informazioni sono da considerarsi meramente indicative. Non sono da considerarsi un parere legale.

Per ogni ulteriore informazione, vi preghiamo di contattare lo studio ai recapiti indicati qui sotto.

The debate on the deployment of military forces or private contractors onboard merchant ship is ongoing and will remain open even in case of any regulation by law. Indeed, up till now, security of crew and ships (including cargo) is a crucial issue in the shipping industry, looking forward to any solution.

Nevertheless, it is clear that, apart from any possible Italian legislation, consequences on international shipping business might be considerable, especially in term of insurance and legal issue, bearing in mind the importance to coordinate the demands of the market with owners' interests.

Whilst every care has been taken to ensure the accuracy of this information at the time of publication, the information is intended as guidance only. It should not be considered as legal advice.

For any further information, please contact Studio Legale Garbarino Vergani at the following contacts as reported hereunder.

garbamar@garbamar.it



Studio Legale Garbarino Vergani
Studio Associato



Via G. Carducci, 3/20 - 16121 Genova - Tel. +39.010.5761161 – Fax + 39.010.5958708

www.garbamar.it - garbamar@garbamar.it - P. IVA 03557340100