

## TRIBUNALE di Genova

### Sezione prima civile

Nel procedimento avente RG [REDACTED]

Il Giudice, all'esito dell'udienza tenuta in data 7 ottobre, letti gli atti.

Osservato, quanto alle allegazioni in fatto ed alle argomentazioni in diritto quanto segue.

[REDACTED], nella qualità di Comandante della M/N Geo Barents, [REDACTED] e [REDACTED] in qualità di legali rappresentanti della [REDACTED], società armatrice della M/N Geo Barents, [REDACTED] in qualità di procuratore speciale della Associazione [REDACTED] quale noleggiatore della M/N Geo Barents, hanno depositato ricorso contro Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti Capitaneria di Porto di Genova, Ministero dell'Economia e delle Finanze, Comando generale della Guardia di Finanza e Guardia di Finanza Stazione operativa navale di Genova, Ministero dell'interno e Ministero dell'interno Questura di Genova, chiedendo in via cautelare la sospensione del verbale di accertamento e contestazione nonché del verbale di fermo amministrativo e affidamento in custodia ad esso allegato e in via principale e nel merito l'annullamento e/o la revoca del provvedimento di fermo della M/N Geo Barents disposto per sessanta giorni, a far data dal 23.9.2024;

hanno premesso in fatto che la nave Geo Barents, battente bandiera norvegese, dal giugno 2001 svolge attività di monitoraggio ricerca e soccorso nel Mediterraneo, è dotata della certificazioni previste dalla normativa internazionale e classificata dall'ente Bureau Veritas come "rescue vessel"; in data 19.9.2024 ha operato nei confronti di due navi *in distress* soccorrendo 206 persone e le è stato assegnato quale *place of safety* (POS) il Porto di Genova dove, in data 23.9.2024, una volta completate le operazioni di sbarco, la Capitaneria di Porto ha notificato al Comandante, anche nella qualità di rappresentante dell'armatore, il verbale di accertamento e contestazione amministrativa n. 1260080/2024 con il quale è stata contestata la violazione dell'art. 1 comma 2<sup>sexies</sup> DL. 130/2020, convertito in L. 173/2020 e modificato con DL. 1/2023 convertito in L. 15/2023 e il verbale di fermo amministrativo nave e affidamento in custodia per giorni 60; la contestazione ha riguardato soltanto la seconda delle operazioni di salvataggio e contestato, quale comportamento



costitutivo della sanzione di cui all'art. 1 c. 2<sup>sexies</sup> DL 130/2020 conv. in L. 173/2020 e s.m.i., il non essersi il Comandante uniformato “*alle indicazioni del Lybian Maritime Rescue Coordination Center*”; il verbale ha fatto inoltre riferimento all'ordinanza ingiunzione del Prefetto di Massa ritenuta idonea ad integrare la “reiterazione della violazione” con l'aumento della sanzione amministrativa del fermo da venti a sessanta giorni.

Appare necessario precisare che i ricorrenti hanno dedicato alla ricostruzione del fatto una attenta disamina, rivelatasi viepiù necessaria una volta lette le difese dell'Avvocatura dello Stato, aspetto sul quale si ci soffermerà in motivazione.

In diritto hanno svolto le seguenti argomentazioni.

**In via preliminare hanno argomentato sull'errata contestazione della reiterazione della violazione e della applicazione della sanzione accessoria.**

I ricorrenti hanno allegato l'erroneità dell'irrogazione della sanzione del fermo amministrativo della nave per giorni 60 in quanto erroneamente contestata al comandante [REDACTED] l'aggravante della reiterazione, rispetto ad una violazione commessa dal comandante precedente ([REDACTED]), con la conseguenza che la sanzione avrebbe dovuto essere di 20 giorni. Secondo la prospettazione difensiva, il riferimento alla reiterazione riguarda l'ordinanza ingiunzione emessa dalla Prefettura di Massa notificata in data 26.8.2024 mentre alcun valore ha il riferimento, pure presene nel verbale, al verbale di accertamento ed al fermo disposto a Salerno in quanto il Tribunale del luogo, con decreto 11.9.2024, ha sospeso il fermo; comunque, anche quegli atti erano stati contestati al comandante [REDACTED]. Richiamando l'applicazione dei principi contenuti nella L. 689/81 ed in particolare l'art. 8<sup>bis</sup> che specifica come la reiterazione debba ritenersi presente in caso di commissione di violazione della stessa indole in capo al medesimo soggetto e la natura intrinsecamente penale della sanzione applicata, ha chiesto, attesa l'automaticità e la misura fissa della sanzione, l'annullamento del fermo e in via cautelare la sua sospensione.

**Incompetenza, carenza di giurisdizione**

I ricorrenti hanno evidenziato la carenza dei provvedimenti sotto i profili indicati in quanto la sanzione è stata comminata in relazione a fatti avvenuti:



- in acque internazionali, dove l'Italia non ha alcuna competenza e giurisdizione in quanto ai sensi dell'art. 2 della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare di Montego Bay del 1982, la sovranità dello Stato si estende entro le 12 miglia marine e l'esercizio della sovranità su acque e soggetti non pertinenti è vietata dall'art. 89 della medesima Convenzione. La difesa ha argomentato che l'Italia sembra essersi arrogata il potere sanzionatorio in virtù del principio di cooperazione di cui alle Convenzioni internazionali sul diritto del mare e di cui alla Convenzione SAR – Search and Rescue Convention- di Amburgo 1979. Tuttavia, il dovere di cooperazione riguarderebbe la materia della ricerca e del salvataggio in mare, ma non implicherebbe, nella prospettiva difensiva, il riconoscimento di un potere sanzionatorio in capo agli Stati, potere che consentirebbe, al più, alla Libia di segnalare la condotta ritenuta irrispettosa delle regole allo Stato di bandiera della nave (art. 96 par. 6 Convenzione Montego Bay).
- su una nave battente bandiera norvegese, con la conseguenza che in base all'art 92 par 1 della Convenzione di Montego Bay la giurisdizione dovrebbe essere esclusivamente quella della Norvegia.
- nell'area SAR libica, circostanza che attribuisce alle autorità libiche la possibilità di applicare l'art. 96 par 6 della Convenzione UNCLOS che consente di denunciare le omissioni allo Stato di Bandiera, ma nel caso di specie non risulta che la Libia abbia denunciato alla Norvegia alcuna violazione.

La difesa ha concluso per l'annullamento del provvedimento impugnato evidenziando che, qualora si fosse di contrario avviso, occorrerebbe rimettere alla Corte costituzionale il complesso delle norme di cui all'art. 1, c. 2 e ss del DL 130/2020 come modificato nel 2023.

**Nel merito i ricorrenti hanno contestato la legittimità della sanzione.** La difesa ha argomentato che nel verbale si contesta la violazione dell'art. 1 comma 2-*sexies* d.l. 130/2020 per essere state effettuate dal comandante della nave Geo Barents operazioni *“non uniformandosi alle indicazioni del Libyan Maritime Rescue Coordination Center (LMRCC) in cui la predetta competente autorità nazionale per la ricerca e il soccorso in mare forniva precise indicazioni a cui il Comandante non si è uniformato”*, indicazioni date a mezzo mail del 19.9.2024 ore 12,24.



L'illegittimità della sanzione deriva, nell'argomentazione, dall'obbligo di prestare soccorso alle persone in pericolo in mare derivante dal diritto internazionale e dal diritto nazionale, che prevedono tale obbligo in capo sia allo Stato sia al Comandante (artt. 489 e 490 cod. nav); l'art. 90 Convenzione Unclos e il capo V reg. 33(1) della Convenzione Solas stabiliscono che il comandante ha uno specifico obbligo; inoltre, le linee guida IMO indicano che la tempestività dell'intervento è fattore prioritario.

Tale obbligo è inderogabile, prescinde dalla qualificazione soggettiva delle persone da salvare e non può essere bilanciato con altri interessi o diritti. Il presupposto sanzionatorio nella contestazione è rappresentato dalla circostanza che le operazioni di soccorso non siano state effettuate nel rispetto delle indicazioni delle autorità, indicazioni fornite sulla base degli obblighi di salvataggio di cui sopra. Nel caso di specie, i ricorrenti ritengono che le indicazioni dei Libici non siano state emesse nel rispetto della normativa internazionale in quanto: - nella mail delle 12.24 contestata non si coordina alcun intervento, ma il Libyan Maritime Rescue Coordination Center (LMRCC) si limita a negare l'autorizzazione a Geo Barents al soccorso; - in ogni caso, l'attività di salvataggio non necessita di alcuna autorizzazione; in applicazione della Convenzione SAR, il LMRCC avrebbe dovuto informare gli altri centri di coordinamento interessati della presenza di una imbarcazione in *distress*, ma nel caso di specie è il centro di coordinamento libico ad essere stato informato; - l'unico soggetto presente nel luogo ove è stata individuata l'imbarcazione era Geo Barents, che pertanto ha ricoperto anche il ruolo di soggetto più capace designato alle attività di coordinamento.

I ricorrenti hanno quindi concluso, quanto alla richiesta cautelare, sul fumus rappresentato dagli argomenti dedotti e, quanto al periculum, facendo riferimento alla compressione di diritti fondamentali: il diritto di proprietà dell'armatore, il diritto/dovere al salvataggio della vita dei naufraghi, scopo precipuo della Geo Barents; la libertà di espressione essendo la ONG Medici senza frontiere a vocazione umanitaria e il suo intervento diretta espressione della libertà di pensiero e associazione ai sensi dell'art. 21 Cost e 11 CEDU; diritti di natura patrimoniale. Hanno poi fatto riferimento al pericolo di applicazione della più grave sanzione della confisca.



Si sono costituite le convenute nel procedimento cautelare, opponendo prima di tutto una diversa ricostruzione dei fatti, allegando come l'intervento costitutivo del comportamento sanzionato fosse stato il primo effettuato dalla nave il 19 settembre e non il secondo, come ricostruito dai ricorrenti e in diritto formulando eccezioni preliminari e di merito e concludendo per il rigetto sia dell'istanza di cautela sia della domanda. I convenuti in via pregiudiziale hanno eccepito gli argomenti di seguito esposti.

**Nullità delle procure con riguardo ai legali rappresentanti della società armatrice e dell'Associazione [REDACTED] (Medici senza frontiere).**

Quanto alla prima, per essere state rilasciate dai legali rappresentanti della società armatrice senza il rispetto dei requisiti indicati come minimi per la validità delle procure rilasciate all'estero, in quanto non contenenti la traduzione della procura né dell'attività certificativa svolta dal notaio afferente all'attestazione dell'apposizione della firma in sua presenza e dell'identificazione dei firmatari, secondo le indicazioni della univoca giurisprudenza. Hanno poi eccepito la nullità della procura rilasciata dal procuratore speciale dell'associazione [REDACTED], in quanto non è stata prodotta in giudizio adeguata prova del conferimento del potere di rappresentanza sostanziale all'affermato procuratore speciale Donantuono, con conseguente inammissibilità del ricorso.

**Carenza di legittimazione attiva dell'Associazione [REDACTED]**

In qualità di noleggiatore della nave Geo Barents, la sanzione si applica al comandante e la relativa responsabilità solidale si estende solo all'armatore e al proprietario della nave, come evidente anche dall'individuazione dei soggetti ai quali sono stati notificati verbale e fermo amministrativo.

Sulla contestazione dell'esistenza di reiterazione della violazione, le convenute danno atto che ai sensi dell'art. 295 cod. nav. il Comandante rappresenta l'armatore e le contestazioni a lui elevate devono essere ritenute contestazioni elevate all'armatore. Inoltre, evidenziano che la sanzione del fermo si riferisce alla nave, riguardando la posizione soggettiva dell'armatore, senza che assuma rilievo l'identificazione per comandante quale persona fisica.

**Inammissibilità dell'impugnazione dell'atto presupposto e del solo fermo amministrativo.**



La difesa dei convenuti ha contestato l'ammissibilità dell'impugnazione dell'atto presupposto rappresentato dal verbale di accertamento e contestazione, in quanto ai sensi dell'art. 1 comma 2<sup>septies</sup> DL. 130/2020 trovano applicazione le disposizioni della L. 689/81, con l'individuazione di un procedimento di competenza del Prefetto destinato a verificare la fondatezza dell'accertamento. Egualmente è inammissibile il ricorso di impugnazione del fermo amministrativo, in quanto ai sensi dell'art. 1 commi 2<sup>quater</sup> e 2<sup>sexies</sup> DL. 130/2020 conv. in L 173/2020 s.m.i., avverso tale fermo è ammesso il ricorso al Prefetto, con applicazione dell'art. 214 D.Lgs. 285/1992 s.m.i. – da ora CdS- che non contiene il richiamo all'art. 204<sup>bis</sup> CdS. Secondo l'Avvocatura, la circostanza è confermata anche dal fatto che la disciplina specifica delle sanzioni riferite al soccorso in mare prevede un termine di definizione da parte del Prefetto di 20 giorni, molto più breve rispetto a quello previsto dalla disciplina ordinaria di cui agli artt. 203 e 204 CdS. Qualora si ritenesse corretta una interpretazione che nel richiamo all'art. 214 CdS considerasse anche il 204<sup>bis</sup> e non il solo 203 CdS, il ricorso dovrebbe far riferimento comunque solo a vizi propri del fermo, non a vizi derivati dal verbale di accertamento e contestazione, in quanto l'autonoma impugnazione condurrebbe ad una verifica incidentale sulla legittimità della violazione principale con una illegittima sovrapposizione di valutazioni che, con riguardo all'emissione dell'ordinanza ingiunzione, spettano solo al Prefetto.

**Carenza di giurisdizione e potestà sanzionatoria.** In merito alla tesi sostenuta dai ricorrenti, l'Avvocatura dello Stato evidenzia che l'interpretazione proposta ignora le disposizioni del diritto internazionale e nazionale riguardanti le operazioni di ricerca e soccorso in mare. Infatti, diverse convenzioni internazionali, tra cui UNCLOS, SOLAS e SAR, stabiliscono obblighi precisi per gli Stati costieri e per i comandanti delle navi in situazioni di pericolo in mare. Ad esempio, l'articolo 98 della Convenzione UNCLOS impone agli Stati l'obbligo di garantire il soccorso alle persone in pericolo in mare e di cooperare con altri Stati per tale scopo. Allo stesso modo, la Convenzione SAR definisce specifiche aree di responsabilità per il coordinamento delle operazioni di salvataggio, non riconoscendo diritti di sovranità, ma solo obblighi di assistenza. In questo contesto, lo Stato italiano aveva il diritto di richiedere alla Geo Barents di seguire le istruzioni delle autorità SAR libiche, responsabili del coordinamento delle operazioni di soccorso nella



loro zona SAR. Inoltre, la violazione di tale obbligo, sebbene avvenuta in acque internazionali, è rilevante per il diritto italiano poiché l'intera condotta culmina con l'ingresso della nave in un porto italiano con il completamento dell'operazione di soccorso e quindi la realizzazione della fattispecie illecita. Infine, il diritto internazionale, tramite il principio del diritto di inseguimento (art. 111 UNCLOS), riconosce agli Stati la possibilità di esercitare la propria potestà sanzionatoria anche al di fuori delle proprie acque territoriali, se vi sono ragionevoli motivi per ritenere che una nave abbia violato le leggi dello Stato.

I convenuti evidenziano inoltre che i ricorrenti effettuano una ricostruzione giuridica parziale, che non considera l'intera disciplina che la Convenzione di Montego Bay dedica al concetto di “*mare territoriale*” e al diritto di passaggio inoffensivo attraverso di esso. Questo diritto, previsto dalla Convenzione, rappresenta un "corollario" rispetto alla libertà di navigazione in alto mare, ma con limitazioni ben definite. Ad avviso dei convenuti la richiesta di *Place of Safety* (POS) alle autorità italiane e l'ingresso nel mare territoriale individuano la giurisdizione italiana, legittimando il controllo sulle attività preordinate al soccorso. Pertanto, il passaggio della nave Geo Barents nelle acque territoriali italiane è stato giustamente sottoposto a verifica.

I convenuti ritengono insussistenti le condizioni di incostituzionalità evidenziate in quanto l'incompatibilità della norma con gli articoli 10, 11 e 117 della Costituzione è infondata atteso che la normativa è conforme ai principi costituzionali richiamati, poiché non limita gli obblighi internazionali e rispetta le competenze delle altre autorità sovrane.

Quanto alla sollevata questione dell'obbligo di interpretazione conforme al diritto dei trattati del Decreto legge 1/2023 convertito nella legge 15/2023 i convenuti contestano la tesi dalla parte ricorrente secondo cui il verbale di contestazione amministrativa sarebbe illegittimo, poiché l'inottemperanza della GEO BARENTS (e del suo comandante) alle indicazioni delle autorità libiche sarebbe basata su direttive non conformi al diritto internazionale, e dunque mancherebbe il presupposto per la sanzione.

Infine, i convenuti contestano in modo specifico il “*periculum in mora*” evidenziando che l'unico soggetto tra i ricorrenti che avrebbe come attività principale la tutela dei diritti umani in mare è Medici senza Frontiere, associazione che non ha titolo per partecipare al



giudizio, poiché non è legittimata a impugnare né il verbale di contestazione né quello di fermo, non essendo destinataria dei provvedimenti. Pertanto, le doglianze relative ai danni subiti dall'associazione noleggiatrice sono irrilevanti. Inoltre, l'articolo 1, comma 2<sup>sexies</sup>, del DL. 130/2020 prevede che la sanzione si applichi al comandante della nave e che la responsabilità solidale ricada su armatore e proprietario, ma non sul presidente o legale rappresentante dell'associazione noleggiatrice.

In merito all'allegato danno patrimoniale alla società armatrice, i convenuti rilevano che trattasi di profilo irrilevante poiché armatori e noleggiatori si presentano in giudizio come litisconsorti, non come parti in conflitto; inoltre, anche qualora fosse dimostrato un danno effettivo, sarebbe di natura patrimoniale e, pertanto, ristorabile per equivalente al termine del giudizio. In merito al rischio di reiterazione del fermo quale "precedente", la reiterazione delle sanzioni, ai sensi dell'art. 8<sup>bis</sup> della L. 689/81, avviene solo in seguito a una violazione della stessa indole già accertata con un provvedimento esecutivo. Il timore di incorrere in sanzioni più severe si concretizzerebbe solo qualora l'equipaggio della nave continuasse a violare la legge.

Preliminarmente rammentata la sede cautelare, dunque la necessità di valutare gli argomenti in termini di *fumus boni iuris*, occorre esaminare in via preliminare le questioni in rito sollevate per poi passare al merito. Preliminarmente appare opportuno riportare la normativa applicata alla fattispecie ed il tenore letterale del verbale di accertamento e contestazione amministrativa n. 1260080/2024.

La norma contestata è contenuta all'interno della disciplina dettata dal DL. 130/2020 intitolato "*Disposizioni urgenti in materia di immigrazione, protezione internazionale e complementare, modifiche agli articoli 131-bis, 391-bis, 391-ter e 588 del codice penale, nonché misure in materia di divieto di accesso agli esercizi pubblici ed ai locali di pubblico trattenimento, di contrasto all'utilizzo distorto del web e di disciplina del Garante nazionale dei diritti delle persone private della libertà personale.*" convertito con modifiche dalla L. 18 dicembre 2020, n. 173 come modificato dal DL. 2 gennaio 2023 n. 1, convertito con modifiche con L. 24.2.2023, n. 15, ed in particolare è contenuta nell'art. 1 c. 2<sup>sexies</sup>. Al fine di comprendere il quadro nel quale le sanzioni si collocano occorre riportare l'art. 1 comma 2, 2bis e 2<sup>sexies</sup>." **2.** *Fermo restando quanto previsto dall'articolo 83 del codice della navigazione, per motivi di ordine e sicurezza pubblica, in conformità alle*



previsioni della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, con allegati e atto finale, fatta a Montego Bay il 10 dicembre 1982, resa esecutiva dalla legge 2 dicembre 1994, n. 689, il Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro della difesa e con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previa informazione al Presidente del Consiglio dei ministri, può limitare o vietare il transito e la sosta di navi nel mare territoriale, salvo che si tratti di naviglio militare o di navi in servizio governativo non commerciale **2-bis**. Le disposizioni del comma 2 non si applicano nelle ipotesi di operazioni di soccorso immediatamente comunicate al centro di coordinamento competente per il soccorso marittimo nella cui area di responsabilità si svolge l'evento e allo Stato di bandiera ed effettuate nel rispetto delle indicazioni delle predette autorità, emesse sulla base degli obblighi derivanti dalle convenzioni internazionali in materia di diritto del mare, della Convenzione europea per la salvaguardia dei diritti dell'uomo e delle libertà fondamentali e delle norme nazionali, internazionali ed europee in materia di diritto di asilo, fermo restando quanto previsto dal Protocollo addizionale della Convenzione delle Nazioni Unite contro la criminalità transnazionale organizzata per combattere il traffico illecito di migranti via terra, via mare e via aria, reso esecutivo dalla legge 16 marzo 2006, n. 146. Ai fini del presente comma devono ricorrere congiuntamente le seguenti condizioni:

- a) la nave che effettua in via sistematica attività di ricerca e soccorso in mare opera in conformità ((alle certificazioni e ai documenti rilasciati)) dalle competenti autorità dello Stato di bandiera ed è ((mantenuta conforme agli stessi ai fini della sicurezza della navigazione, della prevenzione dell'inquinamento, della certificazione e dell'addestramento del personale marittimo nonché delle condizioni di vita e di lavoro a bordo));
- b) sono state avviate tempestivamente iniziative volte a informare le persone prese a bordo della possibilità di richiedere la protezione internazionale e, in caso di interesse, a raccogliere i dati rilevanti da mettere a disposizione delle autorità;
- c) è stata richiesta, nell'immediatezza dell'evento, l'assegnazione del porto di sbarco;
- d) il porto di sbarco assegnato dalle competenti autorità è raggiunto senza ritardo per il completamento dell'intervento di soccorso;
- e) sono fornite alle autorità per la ricerca e il soccorso in mare italiane, ovvero, nel caso di assegnazione del porto di sbarco, alle autorità di pubblica sicurezza, le informazioni richieste ai fini dell'acquisizione di elementi relativi alla ricostruzione dettagliata dell'operazione di soccorso posta in essere;



f) le modalità di ricerca e soccorso in mare da parte della nave non hanno concorso a creare situazioni di pericolo a bordo né impedito di raggiungere tempestivamente il porto di sbarco..... **2-sexies**. Fuori dei casi in cui è stato adottato il provvedimento di ((limitazione)) o divieto di cui al comma 2, quando il comandante della nave o l'armatore non fornisce le informazioni richieste dalla competente autorità nazionale per la ricerca e il soccorso in mare ((nonché dalla struttura nazionale preposta al coordinamento delle attività di polizia di frontiera e di contrasto dell'immigrazione clandestina o non si uniforma alle loro indicazioni)), si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 2.000 a euro 10.000. Alla contestazione della violazione consegue l'applicazione della sanzione amministrativa accessoria del fermo amministrativo per venti giorni della nave utilizzata per commettere la violazione. In caso di reiterazione della violazione, la sanzione amministrativa accessoria del fermo amministrativo è di due mesi e ((si applica)) il comma 2-quater, secondo, quarto, quinto e sesto periodo. In caso di ulteriore reiterazione della violazione, si applica quanto previsto dal comma 2-quinquies. ((Le sanzioni di cui al presente comma si applicano anche in caso di mancanza di una delle condizioni di cui al comma 2-bis accertata successivamente all'assegnazione del porto di sbarco))....". Le indicazioni tra parentesi permettono di comprendere le modifiche in ultimo intervenute.

Il verbale di accertamento e contestazione amministrativa – All. 1 ricorso-, dopo aver premesso la normativa di riferimento – DL. 130/2020 conv. con L. 173/2020 come modificato dal DL. 1/2023 conv. con modificazioni con L. 15/2023, articolo 1, comma 2bis lett. b) e successivi commi-, considerati i fatti relativi ai giorni 19 e 20 settembre, detta a pagina 7 “Considerato che le operazioni del secondo evento SAR (Ev. 1892-DC960) sono state effettuate dal Comandante della nave Geo Barents per il recupero di migranti da natante in area SAR Libica non uniformandosi alle indicazioni del Libyan Maritime Rescue Coordination Center (LMRCC) in cui la predetta competente autorità nazionale per la ricerca e il soccorso in mare forniva precise indicazioni a cui il Comandante non si è uniformato....”. Il verbale quindi contesta l’articolo 1 comma 2sexies DL. 130/2020 s.m.i. e, ricordati i verbali di accertamento adottati dalla Capitaneria del Porto di Massa Carrara il 20.3.2024 e l’ordinanza ingiunzione emessa dalla Prefettura di Massa Carrara in data 24.8.2024 nonché il verbale di accertamento adottato dalla Capitaneria di Porto di Salerno e il verbale di fermo amministrativo – quest’ultimo sospeso *inaudita altera parte* dal Tribunale di Salerno in data 11.9.2024, prod. 8 allegata al ricorso-, ritiene configurata la reiterazione della violazione individuata e quindi accerta che



il Comandante “*ha commesso la violazione dell’articolo 1 comma 2sexies del Decreto-Legge 21 ottobre 2020 n. 130 e s.m.i.. sanzionato dal comma 2sexies con il pagamento della somma da euro 2000 a euro 10.000. Alla contestazione della violazione, trattandosi di reiterazione, consegue l’applicazione della sanzione accessoria del fermo amministrativo per 60 (sessanta) giorni della nave utilizzata per commettere la violazione..*” Nella parte finale vengono espressamente individuati e qualificati il trasgressore, il Comandante della nave Geo Barents, e l’obbligato in solido, l’armatore della nave [REDACTED].

**Sulla validità delle procure, alle liti con riferimento alla società armatrice, e sostanziale quanto al rappresentante dell’Associazione [REDACTED]**

Medici senza frontiere, da ora MSF.

I ricorrenti hanno sanato i vizi contestati dai convenuti, quanto alla qualità di procuratore speciale di Juan Matias Gil Donantueno depositando valida procura speciale in udienza e poi nel fascicolo digitale, quanto alla procura alle liti conferita dai legali rappresentanti di [REDACTED], conferita in Norvegia, in data 8 ottobre con uno specifico deposito. Occorre però chiarire che, anche in assenza di integrazione della procura alle liti nei termini indicati dai convenuti, il ricorso sarebbe stato egualmente ammissibile. Questo sia perché il Comandante aveva conferito valida procura ai difensori, e comunque secondo il Codice della navigazione al Comandante spetta la rappresentanza anche processuale dell’armatore se pure in presenza di alcune situazioni tra le quali l’attinenza della controversia alla nave e alla spedizione come nel caso di specie, sia perché in causa il Giudice poteva, rilevato il vizio, dare un termine per sanarlo, atteso il contenuto dell’art. 182 cpc che prevede la possibilità di sanatoria *ex tunc* in caso di rispetto del termine perentorio per l’integrazione, anche in caso di “*rilascio della procura alle liti o rinnovazione della stessa*”. In merito all’esistenza del vizio della mancata traduzione della procura e dell’attività certificativa effettuata dal Notaio, nonché delle apostille, i convenuti hanno citato correttamente un consolidato orientamento giurisprudenziale in tema di procure alle liti rilasciate all’estero, ricordando in ultimo la Cass. Civ., SS.UU., sent. n. 2866/2021, secondo la quale “*la procura speciale alle liti rilasciata all’estero, sia pur esente dall’onere di legalizzazione da parte dell’autorità consolare italiana, nonché dalla cd. "apostille", in conformità alla Convenzione dell’Aja del 5 ottobre 1961, ovvero ad apposita convenzione bilaterale, è nulla, agli effetti dell’art. 12 l. n. 218 del 1995, ove non sia allegata la*



*sua traduzione e quella relativa all'attività certificativa svolta dal notaio afferente all'attestazione che la firma è stata apposta in sua presenza da persona di cui egli abbia accertato l'identità, applicandosi agli atti prodromici al processo il principio generale della traduzione in lingua italiana a mezzo di esperto"* (Cass. civ., Sez. Sesta-2, 4 aprile 2018, n.8174, nonché - in precedenza e conformemente - Cass. n. 11165/2015)". Tuttavia occorre dare atto che giurisprudenza molto recente della Suprema Corte, Sez. 2, n. 19900 del 12.7.2023, pare inquadrare la questione della traduzione degli atti prodromici al processo non nell'art. 122 cpc bensì nel successivo 123 cpc, così dettando il seguente principio di diritto *"In materia di atti prodromici al processo (quali in particolare gli atti di conferimento di poteri a soggetti processuali: procura alle liti, nomina di rappresentanti processuali, autorizzazioni a stare in giudizio e correlative certificazioni), redatti in lingua diversa dall'italiano, discende dal principio della facoltatività della traduzione in lingua italiana a mezzo di esperto (art. 123 c.p.c.) che la contestuale produzione di traduzione in lingua italiana non integra requisito di validità dell'atto, laddove il giudice sia in grado di compiere da sé la traduzione."*. E' ben vero che la precedente giurisprudenza argomentava sui requisiti formali minimi perché procure rilasciate all'estero con scrittura privata autenticata o atto notarile potessero essere ritenute valide nel nostro processo, ma, al di là del generale principio della sanatoria, appare necessario dar conto anche di questo orientamento che pare muoversi in diversa direzione. Quanto al profilo della sanatoria, si ricorda in ultimo Cassazione civile, sez. I, n. 27598 del 29.09.2023, la quale ha statuito che in caso di procura priva di traduzione relativa all'attività certificativa del notaio il giudice deve assegnare un termine perentorio ai fini della sanatoria.

### **Sulla carenza di legittimazione attiva in capo a MSF.**

Parti convenuti argomentano sulla carenza di legittimazione attiva in capo a MSG, noleggiatore della nave Geo Barents – all. 3-. Certamente sia il verbale di accertamento e contestazione amministrativa che il verbale di fermo amministrativo e affidamento in custodia – All. 1 e 2 ricorso- sono notificati al solo Comandante ed ai legali rappresentanti della società armatrice della nave. E dunque, almeno in questa fase sommaria di cognizione, può concludersi per la fondatezza dell'eccezione. Tuttavia, si potrà approfondire successivamente uno specifico profilo proprio del meccanismo sanzionatorio previsto dall'art. 1 comma 2<sup>sexies</sup> DL. 130/2020 come modificato nel 2023



che fa derivare in modo automatico dal verbale di accertamento e contestazione una sanzione accessoria che incide direttamente sul bene attraverso il quale si allega sia stata consumata la violazione stessa, tramite il fermo del bene-nave. Ma il fermo comporta il blocco dell'attività e sia che questa abbia natura di soccorso e di solidarietà sociale, sia che abbia contenuto meramente economico comporta un danno diretto a chi esercita l'impresa nave. Per la caratteristica propria di quel bene, la proprietà e l'impresa possono far capo a soggetti diversi: la presenza di un noleggiatore e il danno diretto che il fermo può cagionargli discende dalla specificità del bene inciso dalla norma introdotta con il DL. 1/2023 *“Disposizioni urgenti per la gestione dei flussi migratori”*, convertito con L. 15/2023. Questo profilo potrà comunque trovare successivo approfondimento.

### **Sulla giurisdizione e sulla allegata assenza di potere sanzionatorio.**

I ricorrenti hanno ampiamente argomentato il profilo relativo all'insussistenza di potere sanzionatorio in capo allo Stato italiano per essere i fatti oggetto della contestazione avvenuti in acque internazionali e su una nave battente bandiera norvegese. In particolare, hanno evidenziato come non possa ritenersi esistente la giurisdizione e competenza di uno Stato oltre l'ambito di sovranità individuato dall'art. 2 della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare di Montego Bay, e l'esercizio della sovranità su acque e soggetti al di fuori di questo ambito è vietata dall'art. 89 della medesima Convenzione. Hanno poi individuato quali altri limiti all'esercizio della sovranità sia l'essere la nave straniera in quanto battente bandiera norvegese sia l'essere i fatti avvenuti in zona SAR libica, individuandosi dunque al più un potere esercitabile dallo Stato di bandiera o dalla Libia nei riguardi dello stato di bandiera. Hanno quindi osservato che a questa ricostruzione che rispetta le norme internazionali non possa opporsi una lettura che fa discendere il potere sanzionatorio dal principio di cooperazione derivante dalle Convenzioni internazionali in quanto il dovere di cooperazione investe la ricerca e il salvataggio in mare e non amplia i poteri degli Stati. L'Avvocatura come sopra già ricordato ha contestato la difesa sottolineando come la tesi dei ricorrenti ometta di considerare gli obblighi e le responsabilità gravanti sugli Stati costieri in forza delle disposizioni di diritto internazionale in materia di ricerca e soccorso in mare. Facendo riferimento in particolare alla Convenzione internazionale sulla ricerca e il salvataggio marittimo, adottata ad Amburgo



nel 1979 (Convenzione SAR) ed alle connesse linee guida sul trattamento delle persone salvate in mare, i convenuti hanno sottolineato che le aree SAR non sono aree di giurisdizione ma di responsabilità e che la Convenzione stabilisce che i naufraghi recuperati debbano essere portati in un luogo sicuro. Il concetto importante per la determinazione del collegamento con il potere dello Stato di individuare comportamenti obbligatori per i comandanti che operano gli interventi di salvataggio è dunque individuabile nella conclusione dell'operazione con l'arrivo dei naufraghi in un *place of safety* (POS). Attraverso il principio della cooperazione nelle attività di salvataggio lo Stato italiano poteva pretendere, secondo i convenuti, che il Comandante della Geo Barents si uniformasse alle istruzioni dell'attività libica perché stava operando in quell'area SAR atteso l'obbligo per le navi coinvolte in attività di soccorso in mare di assoggettarsi al coordinamento delle competenti autorità della zona di riferimento. Nella prospettazione dell'Avvocatura, da un lato la necessità di cooperazione imposta dalla realizzazione delle aree SAR porta alla legittimità delle previsioni contenenti obblighi diretti ai soggetti che devono dirigere le operazioni in quelle zone e dall'altro il contenuto della definizione di "salvataggio" presente nel capitolo 1, 1.3 punto 2 della Convenzione con il riferimento al trasporto in luogo sicuro porta a ritenere che esista un potere dello Stato per la individuazione di comportamenti in linea con gli obblighi delle Convenzioni internazionali e a ritenere che ogni operazione di salvataggio si chiuda con l'arrivo al POS, qui facendo convergere la valutazione di comportamenti posti in essere anche fuori dalle acque territoriali.

Un altro argomento riguarda il contenuto della Convenzione di Montego Bay, con riferimento al cd passaggio inoffensivo e ai controlli e alle attività che gli Stati possono porre in essere al fine di proteggere questo diritto. Se la Convenzione determina in 12 miglia marine l'estensione del mare territoriale nel quale trova piena attuazione la sovranità degli Stati, i convenuti hanno ricordato come gli artt. 2-33 della Convenzione UNCLOS considerano le acque territoriali un'estensione del territorio sovrano nel quale esiste il diritto di passaggio inoffensivo riconosciuto dall'art. 17 a tutte le navi, purché non compromettano la pace, l'ordine pubblico o la sicurezza dello Stato costiero (art. 19). Lo Stato costiero, secondo l'art. 21, ha il diritto di emanare leggi e regolamenti relativi al



passaggio inoffensivo con riferimento anche alle violazioni delle norme sull'immigrazione, norme che devono essere osservate dalle navi straniere. Nell'interpretazione dei convenuti, l'art. 19 della Convenzione, facendo riferimento alla possibilità per gli Stati costieri di imporre condizioni per prevenire violazioni alle leggi sull'immigrazione ha un significato ampio che non deve intendersi riferito soltanto a fatti o comportamenti verificatisi durante il passaggio, ma possono essere riferite anche a operazioni preordinate, come l'eventuale imbarco di migranti in alto mare o altre attività non in linea con le disposizioni della Convenzione. L'articolo 19 della Convenzione, dedicato al significato dell'espressione passaggio inoffensivo, dice al comma 1 *“1. Il passaggio è inoffensivo fintanto che non arreca pregiudizio alla pace, al buon ordine e alla sicurezza dello Stato costiero. Tale passaggio deve essere eseguito conformemente alla presente convenzione e alle altre norme del diritto internazionale.”* Il comma 2 elenca una serie di situazioni, da a) a l), che devono ritenersi attività pregiudizievoli per la pace, il buon ordine e la sicurezza. Nell'elenco non si rinviene un diretto riferimento alla violazione di norme sull'immigrazione ma deve darsi atto che la regolarità dei flussi migratori può ritenersi intersecante l'ambito della sicurezza pubblica. La tesi rappresentata è rafforzata dal richiamo ad una pronuncia della corte di Giustizia dell'Unione Europea nella causa C-14/21 e 15/21, che ha ribadito il bilanciamento del diritto di passaggio inoffensivo con la sovranità degli Stati costieri. La Corte ha confermato che uno Stato costiero può adottare misure per tutelare la sicurezza della navigazione e può verificare le attività delle navi straniere, specialmente quando queste costituiscono un pericolo per le persone, le cose o l'ambiente; ha altresì stabilito che il principio si applica anche alle navi che svolgono attività di ricerca e soccorso sistematico in alto mare, quando si verificano situazioni come l'imbarco di un numero eccessivo di persone rispetto alla capacità della nave. La stessa sentenza riconosce che le condizioni di sicurezza o soccorso non adeguate rispetto al numero di persone a bordo possono giustificare l'intervento delle autorità costiere. E' ben vero che in questi casi si tratta di comportamenti che mettono a repentaglio la sicurezza e comunque avvengono nelle acque territoriali e tuttavia si può individuare una lettura dove le attività di violazione hanno avuto inizio fuori dalle acque internazionali. La prospettazione dei convenuti, che considera da un lato la Convenzione SAR e gli obblighi che ne derivano e dall'altro la possibilità per gli Stati costieri di garantirsi



da comportamenti che possono aver avuto svolgimento anche prima del raggiungimento delle acque territoriali, potrà essere nella fase di merito ulteriormente approfondita nella sua piena rispondenza ai contenuti delle disposizioni costituzionali e internazionali. In questa fase processuale, ove come già ricordato il giudizio è espresso in termini di verosimile fondatezza, la tesi fondata sull'operazione di salvataggio, che secondo la definizione che troviamo nella Convenzione SAR si conclude con il raggiungimento del *place of safety*, e diventa luogo che attrae tutte le attività che hanno portato allo sbarco ed alla definitiva messa in salvo delle persone, può ritenersi condivisibile. In questa ricostruzione è la conclusione dell'attività che crea il vincolo all'osservanza di comportamenti che lo Stato ritiene di sanzionare in forza degli obblighi di cooperazione derivanti dalle Convenzioni.

### **Inammissibilità dell'impugnazione autonoma del fermo amministrativo della nave.**

Il profilo della tutela rispetto al sistema sanzionatorio presente nell'art. 1 comma 2 *sexies* richiede una interpretazione di armonizzazione di sistemi che operano su piani non coincidenti. Nell'attività di ricostruzione normativa occorre, a parere di chi scrive, considerare alcuni profili di importanza fondamentale. Deve trovare considerazione lo specifico meccanismo che il legislatore del 2023 ha introdotto con riguardo al profilo sanzionatorio dei comportamenti ritenuti lesivi delle norme di ricerca e soccorso in mare, in particolare il profilo di immediata emissione di sanzione amministrativa accessoria in presenza di un verbale di accertamento e contestazione che, come ricorda anche l'Avvocatura, dovrà essere valutato dal Prefetto e solo all'esito di un giudizio di esistenza della violazione si avrà l'emissione di ordinanza ingiunzione; il profilo afflittivo della sanzione connessa e dunque la collegata esigenza di garantire la difesa dei diritti nel modo più efficace, nel rispetto delle norme costituzionali, art. 24 Cost., sia sovranazionali, art. 47 Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea e art. 6 Convenzione EDU. La disciplina legislativa prevede al comma 2 *sexies* del DL. 130/2020, con riferimento alla sanzione del fermo amministrativo, il rinvio al comma 2 *quater*, secondo, quarto, quinto e sesto periodo. I periodi 5 e 6 dell'art. 2-*quater* affermano che avverso il provvedimento di fermo amministrativo della nave, adottato dall'organo accertatore, è ammesso ricorso,



entro sessanta giorni dalla notificazione del verbale di contestazione, al Prefetto che provvede nei successivi venti giorni e contengono altresì il richiamo, in quanto compatibili, delle disposizioni di cui all'articolo 214 del CdS. La norma detta: “**2-quater.** *Nei casi di violazione del provvedimento adottato ai sensi del comma 2, salve le sanzioni penali quando il fatto costituisce reato, si applica al comandante della nave la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 10.000 a euro 50.000. La responsabilità solidale di cui all'articolo 6 della legge 24 novembre 1981, n. 689, si estende all'armatore e al proprietario della nave. Alla contestazione della violazione consegue l'applicazione della sanzione amministrativa accessoria del fermo amministrativo per due mesi della nave utilizzata per commettere la violazione. L'organo accertatore, che applica la sanzione del fermo amministrativo, nomina custode l'armatore o, in sua assenza, il comandante o altro soggetto obbligato in solido, che fa cessare la navigazione e provvede alla custodia della nave a proprie spese. Avverso il provvedimento di fermo amministrativo della nave, adottato dall'organo accertatore, è ammesso ricorso, entro sessanta giorni dalla notificazione del verbale di contestazione, al Prefetto che provvede nei successivi venti giorni. Al fermo amministrativo di cui al presente comma si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni di cui all'articolo 214 del ((codice della strada, di cui al)) decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, che richiama la procedura di ricorso al Prefetto di cui all'art. 203 comma 4.” – la sottolineatura è di chi scrive. Le questioni attengono alla esclusività del procedimento dinanzi al Prefetto e al significato del rinvio all'art. 214 CdS, posto che la disposizione richiama l'art. 203 ma non il 204bis CdS. In merito al primo profilo, l'Avvocatura sottolinea l'effettività del ricorso all'Autorità amministrativa evidenziandone le tempistiche – 60 giorni per impugnare e 20 per provvedere-. L'argomento non convince proprio richiamando i criteri di interpretazione all'inizio evidenziati: la sanzione del fermo “consegue”, come dice il legislatore, alla notifica del verbale di contestazione ed ha una durata, fissata in modo automatico e senza possibilità di graduazione, di venti giorni salvo, in caso di reiterazione di sessanta. E' allora evidente che la tempistica disegnata dal legislatore non ha effettività posto che è destinata ad operare, nella normalità dei casi, una volta esaurito il tempo di applicazione della sanzione. Occorre rammentare che la sanzione amministrativa prevista, di natura certamente afflittiva, deve trovare regolamentazione nel*



rispetto dei principi che accompagnano le sanzioni “*lato sensu*” penalistiche e dettate prima di tutto dalla giurisprudenza della Corte EDU – vale il riferimento ai criteri Engels, di cui alla giurisprudenza della Corte EDU dagli anni ‘70-. Pur rinviando alla fase del merito per un ulteriore approfondimento, non può ritenersi caratterizzata dalla necessaria effettività la tutela individuata. Ma lo stesso legislatore offre una indicazione diversa, laddove richiama l’applicazione dell’art. 214 CdS “*in quanto applicabile*”. La lettura del rinvio a questa disposizione, interpretato alla luce dei principi di piena effettività della tutela, non può non ritenersi ampia e porta a concludere che il richiamo operato dal comma 2<sup>quater</sup>, come modificato dalla legislazione del 2013, all’art. 214 C.d.S., e conseguentemente al suo comma 4 il quale contiene il richiamo all’art. 203 CdS, non può che comportare altresì l’applicazione della disposizione di cui all’art. 204bis CdS in quanto norma generale che prevede il ricorso alternativo all’Autorità giudiziaria” **1. Alternativamente alla proposizione del ricorso di cui all'articolo 203, il trasgressore o gli altri soggetti indicati nell'articolo 196, qualora non sia stato effettuato il pagamento in misura ridotta nei casi in cui è consentito, possono proporre opposizione davanti all'autorità giudiziaria ordinaria. L'opposizione è regolata dall'articolo 7 del decreto legislativo 1° settembre 2011, n. 150.**”- nello stesso senso vedi Tribunale Reggio Calabria. N. 811/2024, prod. 8 allegata al ricorso-. Non può condividersi poi la tesi secondo la quale il legislatore avrebbe voluto disegnare un regime impugnatorio speciale per la violazione delle norme di ricerca e soccorso in mare, per altro di segno limitativo della tutela rispetto a quella fornita dal CdS, in quanto proprio il richiamo operato alla disciplina del D.Lgs. 285/1992 s.m.i. presente nel comma 2<sup>quater</sup> quinta parte evidenzia la volontà di operare il riferimento ad un sistema caratterizzato da situazioni analoghe – emissione di verbali di contestazione e successive ordinanze ingiunzioni e presenza di sanzioni accessorie-. Inoltre, la lettura proposta, nella sua specialità riduttiva della tutela giudiziaria, non pare in linea con l’interpretazione costituzionalmente orientata delle disposizioni in commento. L’Avvocatura solleva poi una questione riguardo all’inammissibilità della conoscenza da parte del Giudice, neppure in termini *incidenter tantum*, del verbale di contestazione per due ordini di motivi: il potere giudiziario si sovrapporrebbe al potere, che spetta soltanto all’amministrazione nella persona del Prefetto, di stabilire l’esistenza e la misura della sanzione con la pronuncia



dell'ordinanza ingiunzione e vi sarebbe il rischio di una sovrapposizione di giudizi anche contrastanti, poiché la valutazione interverrebbe naturalmente anche in sede di impugnazione dell'ordinanza secondo i meccanismi previsti dalla L. 689/81 ed infine per motivi di economia processuale. Occorre osservare che la conoscenza sarebbe solo *incidenter tantum*, posto che in questa sede è stato impugnato non il verbale di contestazione ma solo il fermo; inoltre, il procedimento impugnatorio può ritenersi conseguente ad una fattispecie nella quale legislatore fa discendere, da una violazione principale non ancora oggetto di pieno accertamento, una immediata sanzione accessoria afflittiva. La limitazione dell'impugnativa di questa sanzione comporta un vulnus alla difesa dei diritti, soprattutto se si considera che, diversamente da quanto accade dinanzi al Prefetto, all'Autorità giudiziaria ordinaria può essere chiesto un intervento di urgenza per eliminare, o quanto meno sospendere, gli effetti della sanzione in essere. Il meccanismo proposto dall'Avvocatura, nel quale prima si avrebbe l'impugnazione dinanzi al Prefetto del fermo e poi solo successivamente si potrebbe far ricorso al Tribunale, una volta pronunciata l'ordinanza ingiunzione, porterebbe ad un vuoto di tutela posto che il trascorrere del tempo tra la notifica del verbale e la pronuncia dell'ordinanza ingiunzione comporterebbe, una volta consumata la sanzione accessoria del fermo, una tutela soltanto di tipo risarcitorio. Per evitare una sovrapposizione di giudizi, qualora il Giudice ritenesse esistente il richiamo all'art. 214bis CdS, i convenuti sostengono che si dovrebbe ritenere possibile solo la contestazione del fermo per vizi propri, richiamando la giurisprudenza che si è formata sull'impugnativa della sanzione accessoria a fronte dell'intervenuto pagamento in misura ridotta che comporta l'estinzione della sanzione principale. Il caso richiamato è solo in senso molto ampio avvicicabile a quello oggetto di esame, e comunque può osservarsi che nel caso di specie, stante la specificità che si esaminerà nel paragrafo successivo, si può ritenere che possa forse ragionarsi nei termini prospettati in quanto è stata applicata una sanzione in misura erronea rispetto alla indicazione legislativa. I convenuti richiamano la pronuncia della Corte di Cassazione, SSUU 8882/23 dove si dice, attesa l'estinzione della sola sanzione principale per intervenuto pagamento in misura ridotta, che residua un ambito di tutela per la sanzione accessoria ma questa deve riguardare fatti che incidono solo su quest'ultima; nella pronuncia si legge “..il sanzionato



*può avanzare legittimamente opposizione alla seconda, ma, in tale ipotesi, stante il collegamento di quest'ultima all'altra, che ne rappresenta il presupposto giuridico, l'opposizione può denunziare esclusivamente vizi attinenti alla sanzione accessoria, non alla violazione principale. .... l'interessato potrà contestare che la sanzione accessoria non è prevista dalla legge per la violazione per cui è stata applicata la sanzione principale, ovvero che essa è prevista in misura diversa".* Nel caso in esame si contesta che la sanzione prevista dalla legge abbia una misura diversa (20 gg in assenza di reiterazione). Pur senza volere utilizzare quest'ultima lettura, la fattispecie richiamata si presenta difforme in quanto muove dall'estinzione della sanzione principale, mentre nel caso in esame il problema è dato dall'applicazione della sanzione accessoria in assenza di un accertamento definitivo della sanzione principale. L'analogia è dunque difficoltosa.

Ne segue che l'eccezione deve essere respinta.

Nel merito, l'istanza cautelare trova pieno fondamento nella contestazione relativa all'insussistenza della ritenuta reiterazione. L'Avvocatura dedica al profilo poche righe, limitandosi a sostenere che la violazione riguarda il mezzo navale utilizzato. In realtà solo nella pagina precedente la stessa difesa scrive che la sanzione di cui all'art. 1 comma 2<sup>sexies</sup> DL 130/2020 e s.m.i. si applica al comandante e la relativa responsabilità solidale si estende all'armatore e al proprietario. Per altro è sufficiente leggere il verbale di contestazione – All. 1 al ricorso- che si chiude con la chiara individuazione del trasgressore, il Comandante della nave Geo Barents sig. [REDACTED]. Devono essere pienamente condivise le osservazioni dei ricorrenti sul punto, con specifico riferimento sia all'art. 8 della L. 689/81 con riguardo alla definizione di reiterazione sia all'art. 3 della medesima legge che stabilisce il principio della necessaria coscienza e volontà dell'azione od omissione costitutiva del fatto sanzionato. L'art. 1 comma 2<sup>septies</sup> DL. 130/2020 richiama la L. 689/81, disciplina che detta il quadro generale della responsabilità per violazioni di natura amministrativa, violazioni la cui natura intrinsecamente penale è stata oggetto di approfondimento in linea con la teoria dei criteri Engel – sentenza Engel e altri c. Paesi Bassi, ad opera della Grande Camera, del 8 giugno 1976- e la sua evoluzione.

Poiché non è contestato che l'ordinanza ingiunzione, ed il precedente verbale di accertamento e contestazione – doc. 7 allegati al ricorso- hanno come destinatario [REDACTED], ne segue che non esisteva reiterazione e il fermo doveva essere



comunque applicato solo nella misura di 20 giorni. Poiché, come più volte ricordato, la sanzione accessoria è prevista come automatica conseguenza della notifica del verbale di contestazione e in misura predeterminata ed automatica, la sanzione non può essere ridotta e deve quindi ritenersi non correttamente disposta.

Quanto al requisito del pericolo nel ritardo, elemento che naturalmente, oltre al *fumus boni iuris* fin qui oggetto di esame, deve sussistere per l'accoglimento della domanda di sospensiva, è sufficiente richiamare il contenuto del certificato della nave – doc. 4 allegato al ricorso-, il “*certificate of classification*” della società internazionale di classificazione Bureau Veritas, dove si legge *Special service - Standby rescue vessel (300 survivors, Mediterranean sea) Unrestricted navigation* ed ancora il documento prodotto sub. 5, “*Info survey status*” che contiene la specifica “Vessel Type: Research vessel”. Dunque, il fermo non solo rende impossibile al noleggiatore MSF di continuare nel perseguimento del suo oggetto sociale, ma impedisce la realizzazione del fine della nave, destinata al soccorso in mare senza restrizione di navigazione. Questa considerazione, per il suo valore solidaristico, è assorbente rispetto ai profili, comunque esistenti, di danno patrimoniale.

L'istanza cautelare deve essere accolta ed il fermo della nave “Geo Barents” deve essere sospeso, salve le determinazioni che verranno assunte nel giudizio di opposizione.

Deve essere fissata la prima udienza, nel rispetto della procedura prevista dal D.Lgs. 150/2011: viene quindi pronunciato l'ordine di deposito dei documenti, come previsto dalla disciplina legislativa, pur dandosi atto della presenza di ampia documentazione.

#### PQM

letti gli artt. 22 ss l. n. 689/81 e 6 d.lgs. n. 150/11;

sospende l'efficacia esecutiva del verbale di fermo amministrativo e affidamento in custodia relativo alla nave “Geo Barents”, allegato al verbale di accertamento e contestazione n. 1260080/2024 /CPGE) notificato in data 23.9.2024;

#### FISSA

l'udienza di comparizione in data 3 dicembre 2024 ore 11.00 ordinando all'autorità che ha emesso il provvedimento di depositare in cancelleria, dieci giorni prima dell'udienza fissata, copia del rapporto con gli atti relativi all'accertamento, nonché alla contestazione o notificazione della violazione.



Si comunichi con urgenza.

Genova, 12 ottobre 2024

Il Giudice

Lorenza Calcagno

