

QUESTIONI DI INTERPRETAZIONE E APPLICAZIONE DELLE CONVENZIONI INTERNAZIONALI SULLA SICUREZZA IN MARE:

IL FERMO AMMINISTRATIVO DELLA NAVE
SEA-WATCH 4 AL VAGLIO DELLA GIUSTIZIA
AMMINISTRATIVA SICILIANA

FRANCESCA **DE VITTOR**



Questioni di interpretazione e applicazione delle Convenzioni internazionali sulla sicurezza in mare: il fermo amministrativo della nave Sea-Watch 4 al vaglio della giustizia amministrativa siciliana

Questions of Interpretation and Application of International Conventions on Maritime Safety: the Detention of the vessel Sea-Watch 4 under Judicial Review

FRANCESCA DE VITTOR

Ricercatrice in diritto internazionale presso l'Università Cattolica di Milano
E-mail: francesca.devittor@unicatt.it.

ABSTRACT

A partire dai primi mesi del 2020, le navi utilizzate dalle ONG per attività di ricerca e soccorso nel Mare Mediterraneo sono state sistematicamente sottoposte a ispezione e fermo amministrativo dalle autorità portuali italiane secondo le procedure previste dal Memorandum di Parigi sul controllo dello stato di approdo, e dalla Direttiva 2009/16/CE. La ONG *Sea-Watch* ha impugnato davanti al Tribunale Amministrativo Regionale per la Sicilia i provvedimenti di fermo sia della nave *Sea-Watch 3* sia della *Sea-Watch 4* chiedendone l'annullamento, e in via cautelare la sospensione. Benché ancora solo in fase preliminare, la vicenda giudiziaria relativa al fermo amministrativo della *Sea-Watch 4* ha già dato origine a tre importanti pronunce: il TAR di Palermo ha infatti adottato un'ordinanza di rinvio pregiudiziale alla Corte di giustizia dell'Unione europea, seguita da un'ordinanza di sospensione cautelare del fermo, quest'ultima poi annullata dal Consiglio di giustizia amministrativa per la Regione siciliana. Quest'ultima ordinanza è particolarmente interessante soprattutto perché il Consiglio di giustizia amministrativa, diversamente dal TAR, fonda la propria decisione sulla Convenzione SAR, nonostante questa abbia ad oggetto obblighi *statali* in materia di ricerca e soccorso e non disciplini le dotazioni delle navi private. Il presente scritto propone un'analisi critica delle motivazioni del Consiglio di giustizia amministrativa alla luce del diritto internazionale.

Since 2020, almost all vessels operated by search and rescue NGOs in the Mediterranean Sea have been inspected and detained by Italian Authorities pursuant to the provisions of the Paris Memorandum on Port State Control and EU Directive 2009/16. The NGO *Sea Watch* decided to appeal to the Regional Administrative Court of Sicily against the detention of the vessels *Sea-Watch 3* and *Sea-Watch 4*. Although still at a preliminary stage, the legal case concerning the detention of *Sea-Watch 4* has already given rise to three important orders: the Regional Administrative Court of Palermo adopted a referral for preliminary ruling to the Court of Justice of the European Union, followed by an interim order suspending the detention; this second order has been nullified by the Council for Administrative Justice of the Region of Sicily. This last judicial body, unlike the first instance Court, grounded its decision on the SAR Convention, even though this Convention concerns State obligations in the field of search and rescue and does not regulate security standards for private vessels. This paper proposes a critical analysis of the Council decision in the light of applicable international law.

KEYWORDS

Controllo dello Stato di approdo; Fermo amministrativo di navi; Ricerca e soccorso in mare; Convenzione SOLAS; Convenzione MARPOL; Sicurezza della navigazione; ONG

Port state control; Ship detention; Search and rescue; SOLAS Convention; MARPOL Convention; Safety at sea; NGOs

Questioni di interpretazione e applicazione delle Convenzioni internazionali sulla sicurezza in mare: il fermo amministrativo della nave Sea-Watch 4 al vaglio della giustizia amministrativa siciliana

FRANCESCA DE VITTOR

1. I fermi amministrativi nei confronti delle navi delle ONG che prestano soccorso in mare: una prassi innovativa – 2. Le ordinanze del TAR di Palermo e del Consiglio di giustizia amministrativa per la Regione siciliana nel caso della Sea-Watch 4 – 3. La natura statale dell'obbligo di garantire adeguati servizi di ricerca e soccorso in mare e le sue conseguenze sui parametri di certificazione delle navi che svolgono tale attività – 4. L'assenza di distinzione tra eventi occasionali e attività sistematica e continuativa ai fini dell'applicazione delle norme relative ai soccorsi in mare effettuati da navi private

1. I fermi amministrativi nei confronti delle navi delle ONG che prestano soccorso in mare: una prassi innovativa

A partire dai primi mesi del 2020, le navi utilizzate dalle ONG per attività di monitoraggio, ricerca e soccorso nel Mare Mediterraneo sono state sistematicamente sottoposte a *Port State Control* (PSC) nei porti italiani, secondo le procedure previste dal Memorandum di Parigi sul controllo dello stato di approdo¹, e dalla Direttiva 2009/16/CE², attuata in Italia con decreto legislativo n. 53 del 2011³. Tali ispezioni si sono nella gran parte dei casi concluse con l'adozione di provvedimenti di fermo⁴ fondati sulla asserita inidoneità della nave alle attività di ricerca e soccorso svolte, sia in riferimento alle dotazioni di sicurezza della nave previste dalla Convenzione SOLAS⁵, sia in riferimento ai dispositivi di prevenzione dell'inquinamento marittimo previsti dalla Convenzione MARPOL⁶, sia infine con riferimento al rispetto della normativa

¹ Il Memorandum of Understanding on Port State Control è stato adottato a Parigi il 26 gennaio 1982 ed è attualmente sottoscritto dalle Autorità marittime della maggior parte degli Stati europei e dal Canada (www.parismou.org). In dottrina, per un'analisi ricostruttiva delle varie intese regionali in materia di controllo delle navi da parte degli Stati di approdo, si veda MCDORMAN 2000; con particolare attenzione alla situazione europea, TURCO BULGHERINI 2013. Il presente lavoro sintetizza parzialmente i risultati di un più ampio studio dei presupposti del *Port state control* e della legittimità delle ispezioni svolte sulle navi delle ONG recentemente pubblicato al quale si rinvia per un maggiore approfondimento: DE VITTOR 2021.

² Direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 aprile 2009, relativa al controllo da parte dello Stato di approdo (rifusione).

³ Decreto legislativo n. 53 del 24 marzo 2011, Attuazione della Direttiva 2009/16/CE recante le norme internazionali per la sicurezza delle navi, la prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo per le navi che approdano nei porti comunitari e che navigano nelle acque sotto la giurisdizione degli Stati membri. Cfr, GENNARI 2021, in questo volume.

⁴ Secondo i dati forniti delle rispettive organizzazioni: la Alan Kurdi della ONG Sea-Eye è stata ispezionata e sottoposta a fermo il 5 maggio 2020; la Aita Mari di Salvamento Marítimo Humanitario, il 6 maggio 2020; la Sea-Watch 3 e la Sea-Watch 4 di Sea-Watch rispettivamente il 9 luglio e il 20 settembre 2020, dopo essere stata revisionata al porto di Buriana la Sea-Watch 3 è stata poi nuovamente ispezionata e sottoposta a fermo presso il porto di Augusta il 20 marzo 2021; la Ocean Viking di SOS Méditerranée il 22 luglio 2020; la Open Arms della ONG Open Arms è stata ispezionata e sottoposta a fermo a Pozzallo il 17 aprile 2021; da ultimo, il 5 giugno 2021 è stata fermata nel porto di Palermo anche la Sea Eye 4.

⁵ International Convention for the Safety of Life at Sea, Londra, 1 novembre 1974, 1184 UNTS 3, e successivi emendamenti.

⁶ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, Londra, 2 novembre 1973, 1340 UNTS 61, come

giuslavoristica contenuta nella *Convenzione internazionale sul lavoro marittimo* (MLC, 2006)⁷ e nella *Convenzione internazionale sugli standard di addestramento, abilitazione e tenuta della guardia per i marittimi* (STCW, 1978)⁸.

Le contestazioni mosse alle navi sono in larga parte fondate sulla circostanza che in seguito al soccorso prestato ai naufraghi è stato accolto a bordo un numero di persone maggiore rispetto a quello indicato nelle certificazioni statutarie⁹, o che nel corso delle operazioni di soccorso gli orari di lavoro e riposo dei membri dell'equipaggio non erano stati rispettati. Così facendo, tuttavia, l'amministrazione italiana ha di fatto equiparato i naufraghi a "passeggeri" delle navi, omettendo di applicare alle navi delle ONG sia l'art. IV, b) della Convenzione SOLAS, che vieta espressamente di computare le persone imbarcate a seguito di un soccorso in mare ai fini della determinazione delle disposizioni convenzionali rilevanti, sia tutte le altre disposizioni di analogo effetto contenute nella Convenzione MARPOL¹⁰ e nella Convenzione MLC¹¹.

La decisione delle autorità italiane di non garantire l'applicazione di tali norme derogatorie alle navi «regularly engaged in providing assistance to migrants in the Mediterranean Sea» era stata anticipata, nel gennaio 2020, da una serie di lettere inviate della Guardia Costiera alle autorità marittime degli Stati di bandiera. Secondo l'argomento avanzato dall'amministrazione italiana: «*Since the ship is providing a regular service and taking into account the specific activity performed, we consider the provision on "force majeure" and "exceptions" contained in SOLAS and MARPOL Conventions respectively to not be applicable*»¹².

integrata dal Protocollo addizionale del 1978, e successivi emendamenti.

⁷ *Maritime Labour Convention*, Ginevra, 26 febbraio 2006, 2952 UNTS 3.

⁸ *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*, Londra, 7 luglio 1978, 1361 UNTS 2.

⁹ Nel Report rilasciato al comandante della *Sea-Watch 4* l'11 giugno 2020, si legge: «*The ship is engaged in assisting migrants at sea while it is not certified for the intended service. According to the ship's safety equipment certificate the ship is equipped for carrying 30 persons while it has recovered on board 354 persons (7 persons on 22/08/2020, 195 persons on 23/08/2020 and 152 persons on 28/08/2020)*». Nel Report rilasciato al comandante della *Sea-Watch 3* l'8 luglio 2020, si legge: «*The ship recovered on board 119 persons on 09/01/2020, 121 persons on 19/02/2020, 54 persons on 23/02/2020, 19 persons on 24/02/2020, 165 persons on 17/06/2020 and 46 persons on 18/06/2020*». Analogamente, nel Report rilasciato al comandante della *Ocean Viking* il 22 agosto 2020 si legge: «*The ship recovered on board 162 persons on 20/12/2019, 403 persons on 25-26/01/2020, 276 persons on 18-19/02/2020, and 181 persons on 25-30/06/2020*». In entrambi i casi è aggiunta l'ulteriore osservazione secondo cui «*The ship is certified as "cargo ship" and the Flag State was notified by the attached note of the Italian Coast Guard headquarters requiring Flag State ships engaged in the above mentioned activity (recovering of persons at sea) to comply with the applicable international conventions and national requirements for the service for which they are intended*».

Per completezza dell'informazione va detto che i rapporti di ispezione rilevano anche una serie di criticità non connesse al numero di persone a bordo: alcuni documenti non tradotti in inglese, una porta tagliafuoco trattenuta in posizione aperta con un blocca-porta, le taniche di gasolio per il generatore non correttamente stivate, una leggera staratura della bussola, alcune luci fuori servizio, indicazioni segnaletiche a bordo della nave non conformi alla simbologia standard e altre carenze simili. Si tratta però di criticità facilmente correggibili e rapidamente corrette, che in sé avrebbero difficilmente determinato il fermo della nave.

¹⁰ Gli allegati alla Convenzione MARPOL prevedono varie eccezioni alla disciplina degli scarichi in mare nel caso in cui ciò sia necessario per salvare la vita in mare. Tra queste risulta particolarmente rilevante la regola 3.1 dell'allegato IV relativa allo scarico in mare dei liquami.

¹¹ Il par. 14 dello Standard A2.3 della MLC, prevede espressamente il diritto del comandante di richiedere ai lavoratori marittimi prolungamenti dell'orario di lavoro al di là dei limiti convenzionali quando ciò sia necessario per prestare assistenza ad altre navi o persone in difficoltà in mare.

¹² L'esempio riportato è tratto dalla comunicazione inviata dal capo del Dipartimento di sicurezza della navigazione marittima della Guardia costiera, Luigi Giardino, alla *Norwegian Maritime Authority* il 29 gennaio 2020, *Port State control activity on board ships regularly engaged to assist migrants in the Mediterranean Sea*, prot. M_INF.CGCCP.REGISTRO UFFICIALE.U.0011801.29-01-2020. Il documento fa specificamente riferimento alla nave *Ocean Viking*, ed è stato fornito su richiesta da *SOS Méditerranée*. Da informazioni di stampa si ricava che, nello stesso periodo, analoghe missive sono state inviate con riferimento ad ogni nave impiegata in attività di soccorso ai rispettivi Stati di bandiera.

Nella stessa comunicazione, si chiedeva ai rispettivi Stati di bandiera di assicurarsi che le navi rispettassero pienamente le norme in materia di sicurezza, prevenzione dell'inquinamento e tutela dei lavoratori necessarie ad assicurare la loro capacità a svolgere il servizio al quale sono destinate come previsto dall'art. I, b) della Convenzione SOLAS¹³.

L'atteggiamento dell'amministrazione italiana appare tanto più sorprendente se si considera che nei cinque anni trascorsi da quando, in seguito al ritiro della missione italiana Mare Nostrum nell'ottobre del 2014, le navi delle ONG hanno iniziato la loro opera di ausilio alle operazioni statali di ricerca e soccorso, sotto il coordinamento dell'MRCC italiano e con lo sbarco delle persone soccorse nei porti italiani, la Guardia Costiera non aveva mai contestato la non conformità di tali navi alla normativa internazionale.

In un primo tempo, le autorità marittime destinatarie non hanno dato alcun seguito alla comunicazione ricevuta, confermando implicitamente di ritenere perfettamente idonee le certificazioni di cui le imbarcazioni già erano in possesso. Ciò che poi è stato espressamente ribadito sia dalla Germania sia dalla Norvegia in risposta alle comunicazioni di fermo delle navi *Sea-Watch 3* e *4* e *Ocean Viking*. Pur perfettamente informate del carattere sistematico e continuativo dell'attività di soccorso effettuata dalle navi, le amministrazioni norvegese e tedesca hanno infatti affermato la conformità delle imbarcazioni battenti la loro bandiera agli *standard* internazionali. Nella sua richiesta di rilascio della nave *Ocean Viking*, l'autorità norvegese ha sottolineato che «no mandatory special requirements have been adopted for ships which alone or together with other ships assist persons in distress at sea»¹⁴. Analogamente l'autorità tedesca ha confermato l'adeguatezza di tutte le certificazioni possedute dalla *Sea-Watch 4* con riferimento alle convenzioni pertinenti, e ha sottolineato che i naufraghi soccorsi in mare «are neither “crew” nor “passenger” in accordance with definition of ‘persons’ in Regulation 1 MARPOL Annex IV»¹⁵. Nonostante la conferma della validità e adeguatezza delle certificazioni statutarie da parte delle competenti autorità degli Stati bandiera e le contestuali richieste di rilascio, l'amministrazione italiana ha confermato il fermo delle navi fino alla risoluzione delle criticità contestate.

In alcuni casi, al fine di riprendere al più presto la via del mare e l'attività di soccorso, le ONG hanno scelto di adeguarsi alle richieste della Guardia Costiera, pur affermandone l'illegittimità e benché, in assenza di una precisa normativa di riferimento¹⁶, ciò abbia comportato soluzioni alquanto bizzarre. Così, per esempio, la *Ocean Viking* – che è uno *standby vessel* di grandi dimensioni strutturalmente capace di accogliere circa 250 naufraghi – ha adeguato i suoi dispositivi di sicurezza in modo tale da ottenere certificazioni per un equipaggio di 286 persone¹⁷, e ciò nonostante sia del tutto evidente che le persone soccorse non sono membri dell'equipaggio. La ONG *Sea-Watch* ha invece deciso di impugnare davanti al Tribunale Amministrativo Regionale per la Sicilia i provvedimenti di fermo sia della *Sea-Watch 3* sia della *Sea-Watch 4* chiedendone l'annullamento, e in via cautelare la sospensione.

¹³ *Ibid.*, 2.

¹⁴ NORWEGIAN MARITIME AUTHORITY, *Information from the Norwegian Maritime Authority regarding Ocean Viking JXIW3 IMO 8506854*, del 4 ottobre 2020, prot. n. 2020/58899-8 (non pubblicata, ma disponibile su richiesta alla ONG SOS Méditerranée).

¹⁵ Dienststelle Schiffssicherheit BG Verkehr, *MV ‘Sea-Watch 4’, IMO n. 7427518, Call sign: DJCW, MARPOL Annex IV Sewage system*, del 13 ottobre 2020 (non pubblicata, ma disponibile su richiesta alla ONG *Sea-Watch*).

¹⁶ Sulle ragioni dell'assenza nell'ordinamento internazionale di una specifica normativa volta a disciplinare i requisiti di sicurezza delle navi impegnate in attività SAR, v. *infra* § 3.

¹⁷ Si veda il *PSC Follow-Up Report* rilasciato dalla società di certificazione RINA a conclusione della visita di verifica effettuata il 17 dicembre 2020, ed in seguito al quale la nave è stata autorizzata a lasciare il porto di Augusta (documento disponibile su richiesta alla ONG SOS Méditerranée).

2. Le ordinanze del TAR di Palermo e del Consiglio di giustizia amministrativa per la Regione siciliana nel caso della Sea-Watch 4

Benché ancora solo in fase preliminare, la vicenda giudiziaria relativa al fermo amministrativo della *Sea-Watch 4* ha già dato origine ad alcune importanti pronunce: il TAR di Palermo ha infatti adottato un'ordinanza di rinvio pregiudiziale alla Corte di giustizia dell'Unione europea¹⁸, seguita da un'ordinanza di sospensione cautelare del fermo¹⁹, quest'ultima poi annullata dal Consiglio di giustizia amministrativa per la Regione siciliana²⁰. Il confronto tra le motivazioni delle due ordinanze adottate dal TAR di Palermo, e di quella del Consiglio di giustizia amministrativa è particolarmente interessante non tanto in ragione di una diversa interpretazione delle Convenzioni SOLAS, MARPOL e MLC, ma soprattutto perché il Consiglio di giustizia amministrativa, diversamente dal TAR, sembra fondare la propria decisione sulla Convenzione SAR²¹, nonostante questa abbia ad oggetto obblighi *statali* in materia di ricerca e soccorso e non disciplini le dotazioni delle navi private.

Con la sua prima ordinanza del 22 dicembre 2021, il Tar di Palermo ha sottoposto alla Corte di giustizia dell'Unione europea una serie di questioni interpretative della Direttiva 2009/16/CE che disciplina i poteri di controllo da parte dello Stato di approdo, e della normativa internazionale da questa richiamata. In primo luogo, il TAR interroga la Corte di giustizia in merito all'applicabilità della Direttiva stessa a navi utilizzate dalle ONG per un'attività non commerciale di soccorso²². In secondo luogo, si chiede se la circostanza che tali navi, all'esito dell'attività di ricerca e soccorso, abbiano accolto a bordo un numero di persone superiore a quello indicato nei certificati di sicurezza in loro possesso costituisca un fattore di priorità idoneo a giustificare la sottoposizione della nave ad un'ispezione supplementare ai sensi dell'art. 11 della Direttiva, e se questa possa svolgersi nei modi dell'ispezione più dettagliata prevista dall'art. 13²³. In terzo luogo, ed è su questo punto che si soffermerà la presente analisi, il TAR chiede alla Corte di giustizia se, una volta constatata la effettiva corrispondenza delle dotazioni di bordo a quanto attestato nei certificati rilasciati dallo Stato di bandiera (o dall'ente certificatore da esso delegato), i poteri dell'autorità di approdo possano estendersi fino a verificare quale sia l'attività in concreto svolta dalla nave, eventualmente contestando l'adeguatezza dei certificati stessi rispetto a quella

¹⁸ TAR Sicilia (Sezione terza), *Sea-Watch c. Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Capitaneria di Porto di Palermo*, ricorso n. 1596/2020, ordinanza del 22 dicembre 2021. Su questa ordinanza cfr. anche GENNARI 2021, in questo numero.

¹⁹ TAR Sicilia (Sezione terza), *Sea-Watch c. Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Capitaneria di Porto di Palermo*, ricorso n. 1596/2020, ordinanza del 2 marzo 2021. Parallelamente alla decisione assunta in relazione alla *Sea-Watch 4*, il TAR di Palermo si è pronunciato anche in merito alla *Sea-Watch 3*, con un'ordinanza molto simile nella motivazione ma con diverso dispositivo poiché al momento della decisione la *Sea-Watch 3* già era stata autorizzata al viaggio singolo verso il porto spagnolo di Burriana per svolgere i lavori di manutenzione (TAR Sicilia (Sezione terza), *Sea Watch E.V. c. Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Capitaneria di Porto di Porto Empedocle*, ricorso n. 1864/2020, ordinanza del 2 marzo 2021).

²⁰ Consiglio di giustizia amministrativa per la Regione siciliana, Sezione giurisdizionale, *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti c. Sea-Watch*, ricorso n. 341/2021, ordinanza del 5 maggio 2021.

²¹ *International Convention on Maritime Search and Rescue*, Amburgo, 27 aprile 1979, 1405 UNTS 109.

²² TAR Sicilia, ricorso n. 1596/2020, ordinanza del 22 dicembre 2020, cit., 22 ss. L'art. 3, co. 4, della Direttiva 2009/16/CE, ne esclude l'applicazione alle «imbarcazioni da diporto che non si dedicano ad operazioni commerciali». Non sembra però che le navi delle ONG impegnate nei soccorsi in mare possano essere considerate «imbarcazioni da diporto» e ciò sia perché formalmente esse sono generalmente iscritte nei registri navali come navi cargo (è il caso in particolare della *Sea-Watch 4*), sia perché l'attività che svolgono, pur non commerciale in senso stretto, non presenta l'accezione sportivo-ricreativa tipica della nautica da diporto.

²³ *Ibid.*, 27 ss. La Direttiva, che sul punto riproduce quanto stabilito con il *Memorandum* di Parigi, prevede ispezioni periodiche regolari ogni 6, 12 o 36 mesi a seconda del livello di rischio della nave; al di fuori di queste scadenze le ispezioni possono svolgersi solo in presenza di fattori tassativamente indicati nell'Allegato I, parte II. Per un approfondimento su questa specifica questione si rinvia a DE VITTOR 2021, 107 ss.

specifica attività²⁴. La questione si pone in modo del tutto particolare proprio con riferimento alle navi private adibite alla ricerca e al soccorso di persone in pericolo in mare, poiché nessuna delle convenzioni internazionali enumerate nel *Memorandum* di Parigi e richiamate dalla Direttiva 2009/16/CE definisce requisiti specifici per le navi private che svolgono in maniera sistematica tale attività²⁵. Al contrario, come evidenziato dal medesimo Tribunale, gli unici riferimenti all'attività di ricerca e soccorso presenti in tali convenzioni sono volti a garantire la deroga alle disposizioni convenzionali quando ciò sia necessario per salvaguardare la vita umana in mare²⁶. In relazione poi all'applicabilità di tali deroghe anche nel caso in cui il soccorso non sia un evento straordinario, ma rientri nell'attività sistematicamente svolta dalla nave, il Tribunale rileva come non emerga dal tenore della normativa una distinzione tra attività SAR occasionale e attività SAR istituzionale e continuativa²⁷.

Coerentemente con l'ipotesi argomentativa prospettata nell'ordinanza di rinvio alla Corte di giustizia, il TAR di Palermo ha poi sospeso in via cautelare l'esecutività del provvedimento di fermo, ritenendo che il mantenimento in stato di fermo della nave per l'intera durata del procedimento avrebbe prodotto un danno irreparabile per l'organizzazione ricorrente²⁸. Quanto al *fumus boni iuris* necessario ai sensi dell'art. 55, co. 9, c.p.a., il Tribunale ha ribadito come, pur nelle more del giudizio interpretativo della Corte di giustizia, fosse possibile una ragionevole previsione sull'esito del ricorso, implicitamente favorevole a *Sea-Watch*, e ciò sulla base della considerazione che:

«nell'ambito delle convenzioni internazionali di diritto marittimo, non sembra sussistere il parametro invocato dall'amministrazione resistente giacché non sembra specificatamente classificata l'attività cd. SAR di salvataggio di persone in pericolo di vita in mare ai fini dell'individuazione di puntuali certificazioni e/o requisiti nei sensi indicati da parte dell'amministrazione»²⁹.

In assenza di previsioni convenzionali in base alle quali identificare una specifica classe e i corrispondenti certificati statuari³⁰ per le navi private impegnate in attività di ricerca e soccorso in mare, il TAR ritiene – quantomeno in via cautelare e senza pregiudizio dell'interpretazione della normativa rilevante da parte della Corte di giustizia – che nulla impedisca ad una nave privata battente bandiera tedesca, genericamente classificata come *cargo multipurpose*, e rispetto alla quale lo stato di bandiera ha confermato la validità di tutte le certificazioni statuarie obbligatorie, di prestare in maniera sistematica assistenza a naufraghi. E ciò tanto più alla luce del fatto che l'intervento di tali navi in soccorso a persone in pericolo di vita è «espressione di un dovere costituente principio generale del diritto marittimo internazionale consuetudinario»³¹.

È proprio questa impostazione di fondo ad essere radicalmente riformata dal Consiglio di giustizia amministrativa per la regione siciliana, davanti al quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha impugnato l'ordinanza cautelare. Il Consiglio ha infatti ritenuto, da un lato, che nel diritto internazionale e nel diritto interno esista uno “statuto” proprio delle navi da soccorso³², e, d'altro lato, che alle navi che svolgono sistematicamente tale attività non si applichino

²⁴ TAR Sicilia, ricorso n. 1596/2020, ordinanza del 22 dicembre 2020, cit., 32 ss.

²⁵ *Ibid.*, 38.

²⁶ *Ibid.*, 39.

²⁷ *Ibid.*, 45.

²⁸ TAR Sicilia, ricorso n. 1596/2020, ordinanza del 2 marzo 2021, cit., 13 ss.

²⁹ *Ibid.*, 8.

³⁰ Per un maggiore approfondimento in materia di classificazione e certificazione delle navi adibite ad attività di ricerca e soccorso, che tenga conto anche del ruolo riconosciuto alle società di classificazione e ai loro regolamenti, sia consentito rinviare a DE VITTOR, 116 ss.

³¹ TAR Sicilia, ricorso n. 1596/2020, ordinanza del 2 marzo 2021, cit., 8.

³² Consiglio di giustizia amministrativa per la Regione siciliana, ricorso n. 341/2021, ordinanza del 5 maggio 2021, cit., 14 ss.

le eccezioni convenzionali³³. Nelle motivazioni del Consiglio, tuttavia, lo statuto proprio delle navi da soccorso non sarebbe direttamente desumibile dalla Convenzione SOLAS, né dalle altre convenzioni il cui rispetto deve essere verificato in sede di *Port state control*, bensì dalla Convenzione di Amburgo sulla ricerca e il soccorso in mare (SAR)³⁴.

Il Consiglio rileva infatti che l'Allegato alla Convenzione SAR definisce le *unità di ricerca e soccorso* come qualsiasi «unità composta da personale addestrato, e dotata di materiale adeguato per una rapida esecuzione delle operazioni di ricerca e di salvataggio» (par. 1.3.8), e precisa poi che tutte le unità devono essere dotate di equipaggiamenti e attrezzature idonei all'espletamento delle proprie funzioni (par. 2.6.1). Sulla base di questo dato normativo, il Consiglio deduce che

«l'ordinamento internazionale contempra un nucleo essenziale di norme destinate esplicitamente al “Servizio di ricerca e di salvataggio”, anche da parte di mezzi privati, individuando l'autonoma figura del “Mezzo di ricerca e di salvataggio”, che deve essere dotato di personale addestrato e delle attrezzature necessarie per l'adempimento del servizio»³⁵.

L'applicazione delle definizioni contenute nella Convenzione SAR al diverso contesto del *Port state control* sulle navi private appare tuttavia criticabile perché non tiene in considerazione l'oggetto e lo scopo della Convenzione stessa, che è la definizione di specifici *obblighi statali* in materia di ricerca e soccorso. Le norme citate dal Consiglio di giustizia amministrativa impongono, infatti, *agli Stati* costieri l'obbligo di dotarsi – con risorse proprie o per delega a privati – di unità adeguate al fine di garantire un efficiente servizio di ricerca e soccorso in mare, in conformità a quanto previsto anche dall'art. 98, co. 2 della *Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare* (UNCLOS)³⁶. Non rientra invece nell'oggetto della Convenzione la definizione di specifici requisiti per le navi private che volontariamente e al di fuori di un collegamento funzionale stabile con lo Stato svolgano quella attività.

D'altronde, al di là della generica menzione di adeguatezza al servizio, lo stesso Consiglio riconosce che né la Convenzione SAR, né le altre convenzioni, «prevedano, poi, in maniera puntuale quali debbano essere le dotazioni di un mezzo di ricerca e di salvataggio»³⁷; ma ne deduce che «dovrebbe ritenersi rimesso al *prudente apprezzamento dell'Autorità dello Stato di approdo* verificare se, nel caso concreto, una nave disponga o meno di sufficienti dotazioni di sicurezza, adeguate all'effettivo impiego dell'imbarcazione»³⁸.

Un potere discrezionale così ampio e indeterminato sembra però difficilmente conciliarsi con il consolidato principio di diritto internazionale, codificato all'art. 94 della UNCLOS, secondo cui la giurisdizione sulle navi è primariamente esercitata dallo Stato di bandiera, cui compete adottare tutte le misure necessarie a salvaguardare la sicurezza della navigazione. D'altronde, anche da un punto di vista formale, l'inidoneità delle disposizioni della Convenzione SAR ad attribuire poteri di controllo alle autorità dello Stato di approdo trova conferma nella circostanza che tale Convenzione non è menzionata nella lunga lista di strumenti internazionali il cui rispetto è oggetto di verifica nell'ambito del *Port state control*³⁹.

³³ *Ibid.*, 17 ss.

³⁴ *Ibid.*, 14.

³⁵ *Ibid.*, 15.

³⁶ *United Nations Convention on the Law of the Sea*, Montego Bay, 10 dicembre 1982, 1833 UNTS 3.

³⁷ Consiglio di giustizia amministrativa per la Regione siciliana, ricorso n. 341/2021, ordinanza del 5 maggio 2021, cit., 15.

³⁸ *Ibid.*, 16 (corsivo aggiunto).

³⁹ Per la lista completa degli strumenti internazionali pertinenti di veda l'art. 2 del *Memorandum* di Parigi, cit. Anche dal punto di vista del diritto interno, il decreto legislativo n. 53 del 24 marzo 2011, si limita a riprodurre l'elenco degli strumenti internazionali senza prevedere alcuna verifica supplementare.

3. *La natura statale dell'obbligo di garantire adeguati servizi di ricerca e soccorso in mare e le sue conseguenze sui parametri di certificazione delle navi che svolgono tale attività*

L'assenza nell'ordinamento internazionale di disposizioni che prevedano specifici requisiti per le navi private adibite ai servizi di ricerca e soccorso appare peraltro perfettamente coerente il sistema dei soccorsi delineato dalla *Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare* e dalla *Convenzione SAR*. Tale sistema si fonda, infatti, sul presupposto che siano gli *Stati* costieri a garantire, attraverso la costituzione e il mantenimento permanente di adeguati servizi di ricerca e soccorso, che sia prestata assistenza a chiunque si trovi in pericolo in mare⁴⁰. La *Convenzione SAR* lascia alla discrezionalità degli *Stati* la scelta se operare direttamente con le navi della propria marina militare e i relativi equipaggi⁴¹, o se avvalersi invece della cooperazione stabile ed istituzionalizzata di organismi privati⁴².

Appare comunque evidente che, qualsiasi sia la modalità organizzativa del servizio, la *Convenzione SAR* prevede che gli *Stati* si assicurino la disponibilità immediata e permanente di unità di soccorso specializzate e adeguatamente equipaggiate, in modo da garantire l'efficacia dei soccorsi almeno nella zona per la quale hanno assunto la responsabilità ricorrendo solo eccezionalmente all'intervento di altre imbarcazioni o unità commerciali. Correttamente pertanto, il Consiglio di giustizia amministrativa ha rilevato che l'ordinamento internazionale contempla "un nucleo essenziale" di norme volte a disciplinare i servizi di ricerca e di salvataggio; tuttavia, contrariamente a quanto ritiene il Consiglio, si tratta di norme che definiscono le caratteristiche minime dei servizi di cui lo Stato costiero deve dotarsi, e non di norme che limitano la possibilità per altre navi di effettuare volontariamente attività di ricerca e soccorso laddove gli *Stati* non riescano (o non vogliano) intervenire.

La prima ed immediata conseguenza di un sistema così delineato è che una parte rilevante della flotta di navi adibite al servizio di ricerca e soccorso è costituita da navi militari, di per sé sottratte alla disciplina convenzionale generale in materia di sicurezza della navigazione e protezione dell'ambiente marino⁴³, e rispetto alle quali gli *Stati* sono ovviamente restii a sottoporsi a vincoli internazionali. Non stupisce inoltre che, anche con riferimento alle navi di proprietà di organismi privati ai quali sia stabilmente e istituzionalmente delegata l'implementazione del servizio di ricerca e soccorso, gli *Stati* preferiscano definire unilateralmente le caratteristiche tecniche specifiche delle unità componenti la flotta, piuttosto che vincolarsi al rispetto di specifici requisiti internazionalmente obbligatori.

Siffatta considerazione non esclude che i singoli *Stati* possano scegliere di adottare specifiche normative nazionali in relazione ai dispositivi di sicurezza di cui debbano dotarsi le navi private battenti la loro bandiera che svolgono stabilmente attività di ricerca e soccorso.

Con specifico riferimento alle navi delle ONG, l'Olanda ha adottato nel 2019 un Regolamento per le navi utilizzate a scopi non commerciali che accolgano sistematicamente naufr-

⁴⁰ Così sia l'art. 98, co. 4, UNCLOS, sia il par. 2.1.1, dell'Allegato alla *Convenzione SAR*.

⁴¹ In Italia, il *Piano SAR marittimo nazionale* attribuisce in via primaria alla Guardia Costiera, Corpo delle Capitanerie di Porto, l'attuazione e il coordinamento dei servizi di ricerca e salvataggio marittimo. La Guardia costiera opera con propri mezzi specializzati, ma può avvalersi in via subordinata anche dei mezzi degli altri Comandi della Marina Militare, dell'Aeronautica Militare, e se necessario di qualsiasi altra nave in grado di intervenire utilmente (v. Decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti n. 45, del 4 febbraio 2021).

⁴² Così, per esempio, in Francia dove circa la metà delle operazioni di ricerca e soccorso coordinate dai CROSS (Centres Régionaux Opérationnels de Surveillance et de Sauvetage, equivalenti ai nostri MRCC) sono svolte dalla SNSM (Société Nationale de Sauvetage en Mer), una associazione a scopo non lucrativo riconosciuta di utilità pubblica. Analogamente in Germania, dove i servizi SAR sono delegati alla storica associazione DGzRS (Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger), e in Olanda dove opera la KNRM (Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij).

⁴³ L'esclusione delle navi militari è prevista dal Capitolo I, reg. 3, a), ii) della *Convenzione SOLAS*, e dall'art. 3, punto 3, della *Convenzione MARPOL*.

ghi a bordo⁴⁴. Nell'ordinamento olandese tali navi devono essere dotate dei certificati previsti dal *Code of Safety for Special Purpose Ships*, 2008 (SPS)⁴⁵; nelle motivazioni allegate al Regolamento è precisato che, per quanto riguarda le disposizioni di sicurezza, i naufraghi imbarcati devono essere equiparati allo *special personnel*⁴⁶. A commento di tale normativa va rilevato però che, l'equiparazione dei naufraghi al personale speciale, non sembra conforme all'oggetto e allo scopo del Codice SPS, il quale presuppone che si tratti di persone assunte con mansioni operative a bordo della nave, e che proprio in ragione del loro ruolo abbiano ricevuto un minimo di formazione prima dell'imbarco⁴⁷.

Una specifica disciplina per le navi private sistematicamente impegnate in attività di soccorso potrebbe anche essere adottata a livello europeo, al fine di garantire parametri uniformi per le imbarcazioni battenti la bandiera di tutti gli Stati membri. In tal senso è orientata la raccomandazione della Commissione europea sulla cooperazione tra gli Stati membri riguardo alle attività di ricerca e soccorso condotte da navi possedute o gestite da soggetti privati annessa al *Nuovo patto sull'immigrazione e l'asilo*⁴⁸. La Commissione sottolinea infatti l'opportunità che «*these vessels be suitably registered and properly equipped to meet the relevant safety and health requirements associated with this activity*»⁴⁹. L'auspicio della Commissione sembra però, già in sé, indice del fatto che, allo stato attuale, una disciplina armonizzata a livello europeo sia inesistente. Inoltre, è opportuno sottolineare come la raccomandazione si inserisca in una più ampia strategia di contenimento delle attività delle ONG nel mediterraneo⁵⁰. Pur riconoscendo l'importanza della presenza delle navi private ai fini di soccorsi più rapidi ed efficaci⁵¹, ed auspicando una maggiore cooperazione tra gli Stati membri per una veloce identificazione dei luoghi di sbarco⁵², la Commissione ribadisce infatti la necessità di evitare che le organizzazioni criminali e i trafficanti di persone traggano vantaggio dalle operazioni di ricerca e soccorso realizzate dalle navi private⁵³, ed insiste particolarmente sulla necessità che tali operazioni si svolgano in un quadro legale che permetta non solo la salvaguardia della sicurezza in mare, ma anche il rispetto delle politiche di gestione dei flussi migratori⁵⁴.

In ogni caso, né la legislazione dell'Unione europea, né una normativa statale che preveda specifici requisiti di sicurezza connessi all'accoglienza di naufraghi potrebbero limitare l'obbligo

⁴⁴ Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, *Tot wijziging van de Regeling veiligheid zeeschepen en de Regeling zeevarenden in verband met schepen gebezigd voor het stelselmatig aan boord nemen van drenkelingen*, del 1 aprile 2019, n. IENW/BSK-2019/53132, disponibile su zoek.officielebekendmakingen.nl.

⁴⁵ Maritime Safety Committee con la Risoluzione MSC.266(84) del 13 maggio 2008.

⁴⁶ Il *Code of Safety for Special Purpose Ships* definisce come *special personnel* tutte le persone che non siano né passeggeri né membri dell'equipaggio e che siano trasportate in conseguenza dei servizi speciali cui la nave è destinata o a causa di lavori speciali svolti a bordo nave (Risoluzione MSC.266(84), cit., par. 1.3.11).

⁴⁷ Si vedano i paragrafi 3 e 4 del Preambolo della Risoluzione MSC.266(84), cit.. A conferma di ciò, la Risoluzione MSC.453(100), del 7 dicembre 2018, paragrafo 2, ha emendato il paragrafo 1.3.4 del Codice SPS introducendo alcuni esempi di *special purpose ships* dai quali si desume chiaramente la funzione operativa del personale speciale. Sono infatti menzionate le navi impiegate in spedizioni scientifiche, le navi-scuola, e le navi adibite al trattamento industriale del pesce e di altre risorse marine.

⁴⁸ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, *Un nuovo patto sulla migrazione e l'asilo*, del 23 settembre 2020, COM(2020) 609 final. Cfr. FERRARA 2021, in questo volume.

⁴⁹ Commissione europea, *Recommendation on cooperation among Member States concerning operations carried out by vessels owned or operated by private entities for the purpose of search and rescue activities*, del 23 settembre 2020, C(2020) 6468 final, considerando 12.

⁵⁰ STARITA 2020, MORENO-LAX 2021.

⁵¹ Commissione europea, *Recommendation on cooperation among Member States concerning operations carried out by vessels owned or operated by private entities*, cit., considerando 4 e 5.

⁵² *Ibid.*, considerando 7.

⁵³ *Ibid.*, considerando 9.

⁵⁴ *Ibid.*, considerando 13, e, soprattutto, punto 2 lett. b) della parte dispositiva.

del comandante derivante dal diritto internazionale pattizio e consuetudinario di prestare soccorso a chiunque si trovi in pericolo in mare.

4. *L'assenza di distinzione tra eventi occasionali e attività sistematica e continuativa ai fini dell'applicazione delle norme relative ai soccorsi in mare effettuati da navi private*

Dalla circostanza che il sistema istituzionale di ricerca e soccorso in mare riposi formalmente sulla responsabilità degli Stati deriva anche il fatto che le disposizioni che invece concernono l'attività di soccorso effettuata da privati non operino alcuna distinzione tra soccorsi occasionali e attività sistematica e continuativa.

In particolare, l'obbligo del comandante di «procedere quanto più velocemente è possibile al soccorso delle persone in pericolo»⁵⁵ deriva direttamente ed esclusivamente dal fatto che egli venga a conoscenza della situazione, indipendentemente dalle circostanze, dalle ragioni o dallo scopo della sua presenza in mare. Tale obbligo viene meno solo nel caso in cui sia pericoloso o irragionevole procedere al soccorso, oppure il comandante sia informato che il suo intervento non è più necessario per la presenza sul luogo di altre navi egualmente o maggiormente idonee⁵⁶, quali potrebbero essere le unità del servizio SAR istituito dallo Stato. Pertanto, indipendentemente dalla circostanza che la nave si trovi casualmente in condizione di prestare il soccorso, o che tale sia lo scopo stesso della sua presenza in mare, il soccorso svolto da navi private non integrate nel servizio SAR istituito dallo Stato costituisce sempre un evento eccezionale e obbligatorio, rispetto al quale trovano piena applicazione il divieto di tenere conto delle persone soccorse di cui all'art. IV, b) della Convenzione SOLAS, e le deroghe previste dalle altre disposizioni convenzionali.

Alla luce di questa considerazione non convince l'argomentazione proposta dal Consiglio di giustizia amministrativa che, al fine di negare l'applicazione di tali eccezioni alle navi delle ONG, equipara l'attività di ricerca e soccorso da loro prestata nel Mar Mediterraneo al servizio SAR statale⁵⁷. Paradossalmente, infatti, nella ricostruzione normativa del Consiglio, le navi delle ONG si troverebbero destinatarie di obblighi e vincoli ben maggiori di quelli imposti alle stesse navi statali. Da un lato, esse dovrebbero essere dotate delle stesse certificazioni di una nave passeggeri capace di trasportare centinaia di persone, e dall'altro dovrebbero essere «appositamente allestite e strutturate per l'esecuzione, in sicurezza, delle operazioni di soccorso istituzionalmente svolte»⁵⁸. Adeguatezza che, in assenza di una specifica normativa di riferimento, verrebbe di volta in volta valutata secondo il «prudente apprezzamento» delle autorità dello Stato di approdo.

Tali stringenti vincoli sarebbero giustificati, tra l'altro, dalla necessità di «scongiurare la compromissione della sicurezza delle persone soccorse e trasportate, e dell'equipaggio»⁵⁹. A prescindere da qualsiasi considerazione in merito all'assurdità di una simile affermazione con riferimento alle persone soccorse, tenuto conto delle condizioni, a tutti note, in cui si trovano i migranti al momento dell'intervento delle navi delle ONG, anche da un punto di vista logico-giuridico si tratta di un argomento che non appare conforme alla normativa internazionale che definisce l'obbligo di soccorso del comandante.

⁵⁵ Il riferimento è all'art. 98, co. 1, UNCLOS e al Capitolo V, reg. 33.1 della Convenzione SOLAS. Per più approfondite considerazioni in merito al fondamento giuridico dell'obbligo di soccorso in capo al comandante della nave si rinvia a STARITA 2019, p. 5 ss.

⁵⁶ Così Capitolo V, reg. 33.3 e 33.4 della Convenzione SOLAS.

⁵⁷ Consiglio di giustizia amministrativa per la Regione Siciliana, ricorso n. 341/2021, ordinanza del 5 maggio 2021, cit., 18 s.

⁵⁸ *Ibid.*, 19.

⁵⁹ *Ibid.*, 22.

L'obbligo per il comandante della nave di prestare soccorso a chiunque sia trovato in mare in condizioni di pericolo subisce un limite proprio nel caso in cui non gli sia possibile adempiere «senza mettere a repentaglio la nave, l'equipaggio o i passeggeri»⁶⁰. È ovvio che la valutazione del pericolo deve essere fatta dal comandante tenuto conto delle circostanze del caso, e non può essere vincolata alle formali certificazioni di sicurezza della nave. Con riferimento ai naufraghi, è evidente che la situazione di *distress* in cui si trovavano prima di essere accolti a bordo della nave è generalmente gravissima, e l'averli imbarcati non può certo averne peggiorato la condizione di pericolo. In ogni caso, l'eventuale pericolo per le persone soccorse dovuto all'inadeguatezza della nave soccorritrice non cambia se la nave svolge quell'attività in modo occasionale o sistematico. Con riferimento invece all'equipaggio della nave stessa, la decisione del comandante di procedere al soccorso presuppone che egli abbia ritenuto, nella sua capacità professionale, che ciò non avrebbe messo a repentaglio la sicurezza dell'equipaggio e le condizioni di navigabilità della nave. Certamente l'autorità marittima potrebbe sindacare questa scelta, ritenendo che il comandante abbia agito in modo eccessivamente temerario, ma allora la decisione andrebbe motivata sulla base dell'effettivo svolgimento di quelle specifiche operazioni di soccorso e non sulla base di una valutazione aprioristica.

Ad una diversa conclusione si dovrebbe giungere solo qualora la nave fosse intervenuta in una situazione in cui già erano mobilitate altre navi più adeguatamente equipaggiate per l'attività di soccorso, rischiando di compromettere le operazioni. Questa ipotesi però presume appunto l'esistenza di adeguati servizi statali di ricerca e soccorso la cui assenza è proprio la ragione per cui le ONG hanno cominciato la loro attività.

⁶⁰ Così l'art. 98 UNCLOS; si veda anche l'art. 10 della *Convenzione sul salvataggio* (*International Convention on Salvage*, Londra, 28 aprile 1989, 1953 UNTS 165). La Convenzione SOLAS, cap. V, reg. 33.1, precisa che il comandante ha l'obbligo di annotare sul libro di bordo le ragioni per le quali ha deciso di non prestare assistenza.

Riferimenti bibliografici

- DE VITTOR F. 2021. *Il Port State Control sulle navi delle ONG che prestano soccorso in mare: tutela della sicurezza della navigazione o ostacolo alle attività di soccorso?*, in «Diritti umani e diritto internazionale», 1, 2021, 103 ss.
- FERRARA M. 2021. *L'evoluzione del diritto dell'Unione europea in materia di criminalizzazione dell'assistenza umanitaria ai migranti irregolari: dalla Direttiva 2002/90/CE del Consiglio al nuovo Patto sulla migrazione e l'asilo*, in «Diritto & Questioni pubbliche», 21, special issue, 67 ss.
- GENNARI L. 2021. *Navi in porto, naufragi nel Mediterraneo: la dimensione amministrativa del contrasto alle operazioni di soccorso*, in «Diritto & Questioni pubbliche», 21, special issue, 83 ss.
- MCDORMAN T. 2000. *Regional Port State Control Agreements: Some Issues Of International Law*, in «Ocean and Coastal Law Journal», 5, 2000, 207 ss.
- MORENO-LAX V. 2021. *A New Common European Approach to Search and Rescue? Entrenching Proactive Containment*, in «EU Immigration and Asylum Law and Policy», 3 febbraio 2021, disponibile in: <https://eumigrationlawblog.eu/a-new-common-european-approach-to-search-and-rescue-entrenching-proactive-containment/> (consultato il 7 giugno 2021).
- STARITA M. 2019. *Il dovere di soccorso in mare e il diritto di obbedire al diritto (internazionale) del comandante della nave privata*, in «Diritti umani e diritto internazionale», 1, 2019, 5 ss.
- STARITA M. 2020. *Search and Rescue Operations under the New Pact on Asylum and Migration*, in «SIDIBlog», 8 novembre 2020, disponibile in: <http://www.sidiblog.org/2020/11/08/search-and-rescue-operations-under-the-new-pact-on-asylum-and-migration/> (consultato il 7 giugno 2021).
- TURCO BULGHERINI E. 2013. *Port State Control*, in DEL VECCHIO A. (ed.), *International law of the sea: current trends and controversial issues*, Eleven International Publishing, 205 ss.