

Publicato il 08/05/2021

N. 00322/2021 REG.PROV.CAU.
N. 00341/2021 REG.RIC.



R E P U B B L I C A I T A L I A N A

II CONSIGLIO DI GIUSTIZIA AMMINISTRATIVA PER LA REGIONE
SICILIANA

Sezione giurisdizionale

ha pronunciato la presente

ORDINANZA

sul ricorso numero di registro generale 341 del 2021, proposto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in persona del Ministro *pro tempore*, rappresentato e difeso dall'Avvocatura distrettuale dello Stato di Palermo, domiciliataria *ex lege* in Palermo, via Valerio Villareale, n. 6;

Capitaneria di Porto di Palermo, non costituita in giudizio;

contro

-OMISSIS-in persona del legale rappresentante *pro tempore*, rappresentato e difeso dagli avvocati Andrea Mozzati e Salvatore Fachile, con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia e domicilio eletto presso lo studio dell'avv. Salvatore Fachile in Roma, piazza Giuseppe Mazzini, 8;

per la riforma

dell' ordinanza cautelare del Tribunale Amministrativo Regionale per la Sicilia (Sezione Terza) n. -OMISSIS- resa tra le parti nel ricorso n.-OMISSIS- R.G.

Visto l'art. 62 cod. proc. amm;

Visti il ricorso in appello e i relativi allegati;

Visti tutti gli atti della causa;

Visto l'atto di costituzione in giudizio di -OMISSIS-

Vista la impugnata ordinanza cautelare del Tribunale amministrativo regionale di accoglimento della domanda cautelare presentata dalla parte ricorrente in primo grado;

Relatore nella camera di consiglio del giorno 5 maggio 2021, tenutasi da remoto ai sensi dell'art. 4 del d.l. n. 84 del 2020 e ex art. 25 del d.l. n. 137 del 2020, così come modificato dall'art. 6 del d.l. n. 44/2021, il Cons. Maria Stella Boscarino e uditi per le parti l'avv. dello Stato Pierfrancesco La Spina e gli avvocati Andrea Mozzati e Salvatore Fachile;

1. In ordine alle questioni preliminari, il Collegio ritiene che:

1.1. vada respinta l'eccezione, sollevata dall'appellata -OMISSIS- (d'ora in poi -OMISSIS-), di inammissibilità dell'appello per carenza di interesse, sopravvenuta al momento in cui il bene oggetto del provvedimento di fermo ha lasciato il porto di Palermo per "*espressa accettazione dell'Amministrazione*": per un verso, deve osservarsi che quest'ultima ha solo (doverosamente) ottemperato all'ordinanza cautelare in primo grado; per altro verso, il provvedimento di fermo definisce il regime giuridico dell'imbarcazione nell'ipotesi di ingresso in acque territoriali italiane (oltretutto concretamente avvenuto, per quanto riportato dalla stampa, nel corso di questo grado del giudizio), sicché non può dubitarsi del persistente interesse alla riforma della decisione cautelare;

1.2. vada parimenti respinta l'ulteriore eccezione di inammissibilità dell'appello, avendo l'Amministrazione puntualmente censurato il ragionamento che ha condotto il primo giudice ad accordare la tutela cautelare, incentrato (quanto al *fumus*) sulle tesi della limitazione del potere di controllo delle autorità nazionali

”alla verifica della rispondenza dei requisiti posseduti dalla **nave** alle certificazioni” e della inesistenza di una normativa, a livello comunitario o interno, che preveda una specifica registrazione e classificazione e conseguente equipaggiamento per le navi private che svolgono attività cd. SAR (acronimo per *search and rescue*) in modo non meramente occasionale; profili entrambi affrontati nell’appello, che, semmai, svolge considerazioni più ampie, riferite anche alle questioni giuridiche oggetto dell’ordinanza di rinvio pregiudiziale; parimenti, risultano puntualmente censurati gli aspetti relativi al *periculum*.

2. Il radicale profilo di censura con il quale l’appellante amministrazione contesta il potere del giudice nazionale di pronunciarsi in sede cautelare, nelle more della decisione da parte della Corte di Giustizia U.E. adita in sede di rinvio pregiudiziale risulta infondato, dovendosi ritenere pacifico il potere in capo al giudice interno di adottare provvedimenti cautelari e interinali nelle more della decisione della questione pregiudiziale di interpretazione ex art. 267 T.F.U.E., per come ampiamente e condivisibilmente argomentato dal giudice di prime cure ed in coerenza con il principio di effettività della tutela, di matrice costituzionale ed eurounitaria.

3. Sul *fumus boni iuris* si osserva quanto segue:

3.1. Premessa.

La questione oggetto del giudizio attiene ad un provvedimento di fermo adottato dalla competente Autorità italiana a carico della **nave** -OMISSIS-(d’ora in poi anche -OMISSIS-), **nave** cargo battente bandiera -OMISSIS- ed impiegata per attività di ricerca e soccorso in mare (come meglio si dirà infra), in seguito a controllo esercitato in occasione dell’approdo della **nave** sulle coste italiane.

3.1.1. Il controllo dello Stato di approdo (*Port State Control*, in sigla PSC) consiste nell’attività di ispezione delle imbarcazioni straniere svolta dalle autorità portuali per verificare la conformità delle condizioni della **nave** e del suo equipaggiamento ai requisiti (standard minimi) previsti dalle normative

internazionali, garantendo la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento.

Le ispezioni PSC costituiscono – nei rapporti con gli Stati di bandiera - una “seconda linea di difesa” contro la navigazione di mezzi non conformi agli standard internazionali.

In virtù della normativa internazionale che verrà meglio esaminata infra, quando un ufficiale del PSC (in sigla PSCO) procede con l'ispezione di una **nave** straniera, tale ispezione deve limitarsi alla verifica della validità di certificati ed altra documentazione pertinente a bordo, salvo che vi siano *‘fondati motivi’* per sospettare che le condizioni della **nave** o del suo equipaggiamento non corrispondono sostanzialmente a quanto indicato nei documenti di bordo (*"clear grounds" for believing that the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of the certificates*), nel qual caso l'ufficiale può effettuare un'ispezione più dettagliata.

3.2. L'Organizzazione marittima internazionale (IMO) ha al riguardo adottato la risoluzione A.1138(31) sulle Procedure relative al controllo di Stato d'approdo, 2019, a seguito della revoca di precedenti risoluzioni, per fornire orientamenti di base sullo svolgimento delle ispezioni PSC finalizzate ad una maggiore uniformità nella conduzione delle operazioni e nelle modalità di individuazione delle carenze di una **nave**, del suo equipaggio o del suo equipaggiamento.

Queste le disposizioni rilevanti nel caso in esame e sulle quali si è incentrato il dibattito tra le parti:

il punto 1.3.1 dispone che il governo dello Stato di bandiera è responsabile delle misure necessarie per dare attuazione alle convenzioni in modo da garantire che, dal punto di vista della sicurezza della vita e della prevenzione dell'inquinamento, una **nave** sia idonea al servizio cui è destinata e i navigatori siano qualificati e adatti ai propri compiti) (“*Under the provisions of the relevant conventions set out in section 1.2 above, the Administration (i.e. the Government of the flag State) is responsible for*

promulgating laws and regulations and for taking all other steps which may be necessary to give the relevant conventions full and complete effect so as to ensure that, from the point of view of safety of life and pollution prevention, a ship is fit for the service for which it is intended and seafarers are qualified and fit for their duties.)”.

Il punto 1.7.4 legittima il fermo da parte dello Stato di approdo quando le condizioni della **nave** o del suo equipaggio non corrispondono sostanzialmente alle convenzioni, ed è volto ad evitare che la **nave** salpi fino a quando non rappresenti (cioè cessi di rappresentare) un pericolo per la stessa o per le persone a bordo, o una irragionevole minaccia di danno all'ambiente marino (*Detention: intervention action taken by the port State when the condition of the ship or its crew does not correspond substantially with the relevant conventions to ensure that the ship will not sail until it can proceed to sea without presenting a danger to the ship or persons on board, or without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment, whether or not such action will affect the normal schedule of the departure of the ship*).

Il punto 1.7.11 definisce la **nave** fuori norma: una **nave** il cui scafo, macchinari, attrezzature o sicurezza operativa sono sostanzialmente al di sotto degli standard richiesti dalla **convenzione** pertinente o il cui equipaggio non è conforme al documento sulla sicurezza dell'equipaggio (*Substandard ship: A ship whose hull, machinery, equipment or operational safety is substantially below the standards required by the relevant convention or whose crew is not in conformity with the safe manning document*).

Il punto 1.7.12 definisce certificato valido quello rilasciato da una Parte di una **convenzione** o per suo conto da un'Organizzazione Riconosciuta, a cui corrispondono i dettagli della **nave**, del suo equipaggio e delle sue attrezzature (*Valid certificates: A certificate that has been issued, electronically or on paper, directly by a Party to a relevant convention or on its behalf by an RO, contains accurate and effective dates, meets the provisions of the relevant convention and to which the particulars of the ship, its crew and its equipment correspond*).

Il punto 2.4.2 specifica che i "chiari motivi" per condurre un'ispezione più dettagliata includono, ma non si limitano a: (omissis) prove derivanti da impressioni o osservazioni generali del responsabile del PSCO che esistono gravi carenze nelle apparecchiature di sicurezza, di prevenzione dell'inquinamento o di navigazione (*evidence from the PSCO's general impressions or observations that serious deficiencies exist in the safety, pollution prevention or navigational equipment*).

Il punto 3.1 si occupa ulteriormente della **nave** al di sotto delle norme (*substandard ship*), quando lo scafo, i macchinari, le attrezzature o la sicurezza operativa e la protezione dell'ambiente sono sostanzialmente al di sotto degli standard richiesti dalle convenzioni pertinenti o se l'equipaggio non è conforme al documento di composizione degli equipaggi, a causa, tra l'altro di una serie di fattori evidenti che (3.1.2), nel loro insieme o singolarmente, rappresentino un pericolo per la **nave** o per le persone a bordo o rappresentino una minaccia irragionevole di danno all'ambiente marino.

4. Il Collegio, dando atto del ponderoso lavoro, da parte del giudice di prime cure, di ricerca e ricostruzione dell'ambito normativo internazionale ed interno, nell'ambito del quale trova collocazione la vicenda in esame (lavoro reso oltremodo complesso dalla necessità di contestualizzare ed adattare convenzioni e testi normativi internazionali ed interni in alcuni casi abbastanza risalenti ad una situazione che storicamente presenta elementi di novità e peculiarità, in quanto l'attività di ricerca, soccorso e trasporto svolta dalla o.n.g. appellata si inquadra a valle di un fenomeno migratorio strutturale, dal continente africano verso quello europeo, da parte di persone in fuga da carestie, calamità naturali, guerre, cambiamenti climatici, e pertanto disposte/costrette ad avventurarsi con mezzi di fortuna su rotte marine altamente pericolose), ritiene tuttavia che nell'apprezzamento del *fumus* (ai soli fini della valutazione cautelare, ed impregiudicata l'interpretazione della C.G.U.E.) emergano alcune criticità

nell'orientamento espresso dal primo giudice nella propria corposa pronuncia cautelare oggi impugnata (che a proprio volta richiama l'ordinanza di rimessione interpretativa alla CGUE), il cui vaglio conduce questo giudice a conclusioni differenti ed accoglitve dell'appello proposto dall'Amministrazione.

5. In punto di fatto, va tenuto fermo l'inquadramento dell'attività della **nave** -- OMISSIS- contenuto nell'ordinanza n. -OMISSIS- di rinvio alla Corte di giustizia, ove il T.a.r. chiarisce che “*l'attività sistematicamente svolta*” dalla **nave** battente bandiera -OMISSIS- in possesso del certificato di classe come *general cargo/multipurpose* è attività di ricerca e soccorso delle persone in pericolo in mare, attività c.d. SAR, avuto riguardo allo specifico contenuto del relativo Statuto dell'o.n.g.; l'imbarcazione dispone di un equipaggio di circa trenta unità, ed è su tale “*limitata consistenza numerica di persone trasportate che le dotazioni di sicurezza e le dotazioni igieniche sono state dimensionate*”; quindi, scialuppe di salvataggio e servizi igienici sono stati quantificati per le trenta persone dell'equipaggio (quanto alle scialuppe, il punto è contestato dalla -OMISSIS- la quale afferma nei propri scritti che in realtà, non solo i giubbotti salvagente –per i quali il dato è pacifico, risultando dallo stesso provvedimento impugnato- ma anche le scialuppe di salvataggio sarebbero dimensionati su centinaia di passeggeri).

Inoltre, dalle emergenze processuali può concludersi che la consistenza numerica dell'equipaggio, e la relativa turnazione, sono dimensionati su un'attività differente da quella effettivamente svolta.

6. Nell'ampia ordinanza di rinvio pregiudiziale, il T.A.R. ha sviluppato una serie di argomentazioni, solo in parte confluite nell'ordinanza cautelare, ma che vanno qui complessivamente, seppur sinteticamente esaminate, sia perché costituiscono il presupposto logico dei profili ritenuti decisivi ai fini dell'accoglimento della domanda cautelare, sia perché l'appellata ripropone i profili di diritto di cui al ricorso introduttivo con i quali, tra l'altro, si contesta in radice il potere

dell'Amm.ne di sottoporre a controllo la **nave**, questione approfondita nell'ordinanza di rinvio pregiudiziale:

6.1. sotto un primo profilo, l'amministrazione non avrebbe potuto svolgere attività PSC, ai sensi della direttiva 2009/16/CE e del d.l.vo n. 53 del 2011, nei confronti della --OMISSIS--, in quanto si tratta di una **nave** che, pur se classificata formalmente come cargo dallo Stato di bandiera, in concreto, non è utilizzata per lo svolgimento di attività commerciale; quindi il potere di controllo sarebbe escluso dovendosi aver riguardo al tipo di attività che concretamente l'imbarcazione svolge (salvataggio e trasporto persone) sebbene in difformità alla classificazione formale (cargo), che invece consentirebbe il controllo;

6.2. il T.A.R. ha ritenuto che l'attività di ispezione andrebbe ricondotta (e quindi legittimata) ai fattori imprevisi di cui all'allegato I, parte II, punto 2B richiamati dall'art. 11 della direttiva 2009/16/CE, con specifico riferimento alla fattispecie delle "*navi che sono state gestite in modo da costituire un pericolo per le persone, le cose o l'ambiente*"; tuttavia, l'art. 13 della direttiva 2009/16/CE, che disciplina l'attività ispettiva PSC, non potrebbe essere interpretato, sulla base del suo tenore testuale, nel senso di ricomprendere, nell'ambito dei poteri dello Stato di approdo sulle navi battenti bandiera di Stati membri, anche il potere di verificare quale sia in concreto l'attività effettivamente svolta da parte della **nave**, e, conseguentemente, il potere di verificare il possesso da parte della predetta **nave** delle certificazioni di sicurezza, degli equipaggiamenti e, in generale, dei requisiti di sicurezza, salute e tutela dell'ambiente corrispondenti all'attività effettivamente svolta;

6.3. quanto alla regola di cui all'art. 1, lett. b), della **Convenzione SOLAS** (acronimo di *Safety of Life at Sea*), richiamata nell'art. 2 della direttiva 2009/16/CE, la conclusione per la quale il T.a.r. propende è nel senso che, per entrambe le normative convenzionali internazionali, l'idoneità al servizio al quale la **nave** è destinata debba essere intesa in senso astratto, avuto riguardo alla

tipologia di classificazione della **nave**, e non invece in senso concreto, avuto riguardo alla specifica tipologia di attività effettivamente espletata (pur dando atto del dubbio interpretativo in ordine al termine “*destinata*”).

6.4. In definitiva, ammesso che l’Autorità dello Stato di approdo potesse procedere a controllo (cosa che andrebbe esclusa perché, dovendo prevalere la realtà, ossia la vera attività svolta dalla **nave**, sull’apparenza, ossia quanto risulta dal certificato di classe, il controllo sarebbe fuori dal campo di applicazione del Port State Control), lo stesso avrebbe dovuto essere limitato “*alla sola verifica della rispondenza dei requisiti posseduti dalle **nave** alle certificazioni ottenute e necessarie sulla base della relativa classificazione* (con prevalenza, in questo caso, dell’apparenza sulla realtà)”.

6.5. D’altra parte, il giudice di prime cure afferma (in entrambe le ordinanze) la mancanza, sia a livello comunitario che internazionale, di un parametro di classificazione dell’attività SAR ai fini dell’individuazione di puntuali certificazioni e/o requisiti nei sensi indicati da parte dell’Amministrazione.

6.6. Tali argomentazioni vanno esaminate, per ragioni espositive, congiuntamente alle ulteriori deduzioni sviluppate, sia nel primo che nel presente grado di giudizio, dalla -OMISSIS-, secondo la quale:

- la **Convenzione** delle Nazioni Unite sul diritto del mare conclusa a Montego Bay il 10/12/1982 (c.d. **Convenzione UNCLOS**), all'art. 94, demanda la competenza e la responsabilità dei controlli sulle navi allo Stato di bandiera, salve ipotesi eccezionali di controlli da parte dello Stato di approdo che comunque non potrebbe spingersi fino al punto di riquilibrare la **nave** e sindacarne la certificazione;

-la **Convenzione** Solas individua diverse categorie di imbarcazioni (le navi passeggeri, le navi cargo, le petroliere, i pescherecci e le navi nucleari) ma non prevede norme specifiche per le navi che effettuino – occasionalmente o in modo sistematico – operazioni di salvataggio;

- l'art. IV lett. b) della **Convenzione** Solas stabilisce un'espressa esenzione dall'applicazione delle proprie norme ove una **nave** abbia a bordo persone soccorse in mare (principio ribadito nelle linee guida IMO e nella **convenzione** Marpol, che parimenti prevede specifiche esenzioni per la **nave** che trasporti a bordo naufraghi);

- la legislazione -OMISSIS- non consente allo stato attuale il rilascio di certificazioni per navi che svolgano servizi di ricerca e soccorso.

7. Il Collegio, pur tenendo conto della complessità del quadro normativo che si presta a divergenti interpretazioni, ritiene potersi pervenire a conclusioni diverse da quelle – pur ampiamente argomentate- del primo giudice.

7.1. Non sarà superfluo chiarire che nella vicenda all'esame di questo giudice non viene posto in discussione l'obbligo di prestare soccorso in mare, previsto dalla **Convenzione** di Londra del 1° settembre 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare, dalla **Convenzione** di Amburgo del 27 aprile 1979 sulla ricerca ed il salvataggio marittimo, dalla **Convenzione** di Montego Bay del 10 dicembre 1982 sul diritto del mare, nonché dall'obbligo consuetudinario di soccorso in mare, direttamente applicabile nell'ordinamento italiano in forza dell' art. 10, 1° comma, Cost.; obbligo che non si esaurisce nell'atto di sottrarre i naufraghi al pericolo, ma comporta l'obbligo accessorio e conseguente di sbarcarli in un luogo sicuro. Le Linee-guida sul trattamento delle persone soccorse in mare allegate alla **Convenzione**, stabiliscono, inoltre, che un luogo sicuro è una località dove le operazioni di soccorso si considerano concluse, la sicurezza dei sopravvissuti o la loro vita non è più minacciata, le necessità umane primarie possono essere soddisfatte (Cassazione penale , sez. III , 16/01/2020 , n. 6626).

In Italia l'obbligo di assistenza a navi e salvataggio è stato espressamente previsto nel Codice della Navigazione (artt. 489, 490 e 981) ed ivi penalmente sanzionato (art.1158).

La giurisprudenza (cfr. Cassazione penale , sez. III , 23/11/2005 , n. 568) precisa che il reato di cui all'art. 1158 c. nav. ha natura di reato di pericolo, che si consuma con il fatto stesso dell'omissione di assistenza o del tentativo di salvataggio, giustificato dal dovere di adempimento delle funzioni di cosiddetta solidarietà marittima;

nessuna parte processuale poi, ha messo in dubbio la commendevolezza dell'attività di salvataggio in mare: il punto non è mai stato posto in discussione nell'odierno giudizio.

7.2. L'esame di questo giudice è quindi limitato alle seguenti tematiche:

-se il potere/dovere di controllo dello Stato di approdo possa essere escluso grazie al fatto che il concreto esercizio dell'attività dell'imbarcazione sia, di fatto, diverso da quello per il quale la **nave** risulti formalmente certificata, che legittimerebbe il controllo (e a tale quesito si ritiene di dare risposta negativa);

-se il controllo dello Stato di approdo debba essere meramente cartolare, riducendosi al raffronto tra la situazione della **nave** e la relativa certificazione rilasciata dallo Stato di bandiera, senza cioè tener conto dell'attività effettivamente stabilmente esercitata e quindi senza poter verificare l'esistenza di equipaggiamento e dotazioni di sicurezza idonei al reale impiego della **nave** (e a tale quesito si ritiene debba darsi risposta negativa);

se, in ambito internazionale e/o interno, esista o meno uno statuto proprio delle navi di soccorso (e a tale quesito si ritiene di dare risposta affermativa);

se una **nave** che esercita stabilmente l'attività di pattugliamento, ricerca e soccorso debba ritenersi godere delle esenzioni di cui alla **Convenzione** Solas (e a tale quesito si ritiene debba darsi risposta negativa).

Il Collegio perviene a tali conclusioni sulla scorta delle seguenti considerazioni:

8. Quanto al primo profilo, ad avviso di questo giudice il potere/dovere dello Stato di approdo di ispezionare l'imbarcazione scaturisce dal semplice fatto che la stessa è formalmente classificata quale **nave** cargo.

L'art. 3 del D.Lgs. 24/03/2011, n. 53, di attuazione della direttiva 2009/16/CE, laddove delimita il proprio campo di applicazione alle navi e alle unità da diporto “*utilizzate*” a fini commerciali di bandiera non italiana ed ai relativi equipaggi che fanno scalo o ancoraggio in un porto nazionale, evidentemente presuppone la coincidenza dell'apparenza con la realtà.

Il termine “*utilizzate*” non può, cioè, essere inteso in senso strettamente letterale e tecnico, sì da favorire (esentando dai controlli) la situazione di un'imbarcazione impiegata sistematicamente per usi diversi da quello indicato nella certificazione; diversamente il sistema si presterebbe ad abusi, introducendo un elemento di grave frizione nell'ambito del sistema normativo internazionale ed interno volto a combattere l'impiego di navi sub standard, avuto riguardo, tra l'altro, alla circostanza che detta espressa finalità della direttiva (cfr. art. 1) è perseguita mediante “a) l'instaurazione di efficaci procedure di controllo delle navi non di bandiera italiana che scalano i porti nazionali concernenti l'osservanza della normativa internazionale e comunitaria in materia di sicurezza della navigazione, del trasporto marittimo, dei lavoratori marittimi, delle navi e degli impianti portuali, dell'ambiente marino e costiero e delle risorse biologiche marine”, per cui, nel dubbio, si deve privilegiare un'interpretazione conforme alla razionalità intrinseca del sistema e coerente con il principio di effettività.

Quindi non pare condivisibile la tesi che l'art. 3 della direttiva 2009/16/CE e l'art. 3 del d.l.vo n. 53 del 2011 escluderebbero in radice la potestà di controllo dell'Amministrazione appellante con riferimento al tipo di attività che concretamente l'imbarcazione svolge (salvataggio e trasporto persone) in difformità alla classificazione formale (cargo).

Oltretutto, l'appellata, di volta in volta, afferma o nega di espletare in via esclusiva l'attività di soccorso e trasporto persone, non potendosi, quindi, escludere che la **nave**, autorizzata come cargo, svolga occasionalmente anche attività commerciale compatibile con la certificazione.

9. Quanto al secondo aspetto, non si condivide la tesi secondo la quale “*l’idoneità al servizio al quale la nave è destinata deve essere intesa in senso astratto, avuto riguardo alla tipologia di classificazione della nave, e non invece in senso concreto, avuto riguardo alla specifica tipologia di attività che viene effettivamente espletata*”: da tale interpretazione deriva che il PSC dovrebbe tradursi in un controllo meramente cartolare, con conseguente vanificazione ed elusione degli scopi della normativa internazionale, richiamata sopra (sub 3), volta ad evitare la circolazione di navi che rappresentino un pericolo per le persone a bordo o per l’ambiente marino.

La normativa internazionale, come si è visto, definisce una *substandard ship* quella in cui “*lo scafo, i macchinari, le attrezzature o la sicurezza operativa e la protezione dell’ambiente sono sostanzialmente al di sotto degli standard richiesti dalle convenzioni pertinenti*”.

Tale ampia definizione impone una verifica effettiva della situazione della **nave**, che includa l’aspetto formale (raffronto tra la certificazione di classe e le dotazioni della **nave**) senza escludere quello reale, riferito all’effettivo utilizzo dell’imbarcazione, legittimando, ed anzi imponendo, l’accertamento che la navigazione avvenga in condizioni di sicurezza per l’equipaggio, per le persone trasportate (ove ve ne siano, come nel caso in questione), per l’ambiente.

Anche in questo caso, tra un’interpretazione che garantisca il perseguimento degli scopi della **convenzione** ed una che ne comporti la neutralizzazione o l’elusione, si ritiene vada privilegiata la prima.

10. Non pare potersi condividere la tesi dell’assenza, a livello internazionale ed interno, di una normativa riferita alle “*navi private che svolgono attività cd. SAR in modo non meramente occasionale*”.

10.1. In ambito internazionale, la **Convenzione** di Amburgo del 27 aprile 1979 sulla ricerca ed il salvataggio marittimo aveva già definito (Annesso cap.2), al punto 2.4.1., le *unità di salvataggio* dei servizi di Stato o altri servizi adeguati, pubblici o privati, opportunamente situati ed equipaggiati o suddivisioni di detti

servizi; ulteriormente precisando, al punto 2.5.1., che “*ciascuna unità di salvataggio è dotata dei mezzi e dell’equipaggiamento necessari all’adempimento del proprio compito*”.

A seguito degli emendamenti derivanti dalla Risoluzione MSC.70(69) adottata il 18 maggio 1998 (entrati in vigore in Italia in data 10 gennaio 2001), l’Annesso alla **Convenzione** con ulteriore precisione ha definito:

- 2. "Salvataggio" l’operazione destinata a ripescare le persone in pericolo ed a prodigare loro le prime cure mediche o altre di cui potrebbero aver bisogno ed a trasportarle in un luogo sicuro;

- 3. "Servizio di ricerca e di salvataggio" l’esecuzione, in caso di pericolo, delle funzioni di sorveglianza, di comunicazione, di coordinamento nonché di ricerca e di salvataggio compresa la prestazione di consigli medici, delle prime cure, o l’evacuazione sanitaria facendo appello a risorse pubbliche e private, con la cooperazione di aeromobili, navi e di altri congegni ed

Installazioni;

- 7. "Mezzo di ricerca e di salvataggio" ogni risorsa mobile, comprese le unità di ricerca e di salvataggio designate, utilizzata per svolgere un’operazione di ricerca e di salvataggio.

- 8. "Unità di ricerca e di salvataggio": unità composta da personale addestrato, e dotata di materiale adeguato per una rapida esecuzione delle operazioni di ricerca e di salvataggio.

Il punto 2.5 emendato fa riferimento, ancora una volta, alle “ unità di ricerca e di salvataggio”, e il punto 2.6.1. stabilisce che ciascuna unità di ricerca e di salvataggio è dotata delle attrezzature necessarie per l’adempimento del suo compito.

10.2. Pare, dunque, a questo Collegio che l’ordinamento internazionale contempli 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.

10.3. Quanto all'ordinamento interno, deve farsi riferimento all'art. 1 del Decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, il quale definisce “27) *Nave da salvataggio: una nave munita di attrezzature particolari per il servizio di soccorso a navi*”.

Tale norma appare coerente con le disposizioni della **Convenzione** di Amburgo del 27 aprile 1979, che prevedono appunto unità navali specificamente destinate al salvataggio in mare; né può ritenersi che il riferimento (della norma interna) al salvataggio *della nave* si intenda limitato al mezzo, escludendo il soccorso ai naufraghi, logicamente ricompreso nella più ampia definizione legislativa.

Nemmeno rileva che in alcuni casi quella soccorsa non sia qualificabile come **nave**, trattandosi di un barcone o un gommone o un mezzo di fortuna (come costituisce fatto notorio accada nella maggior parte dei salvataggi operati dalle o.n.g. che operano nel Mediterraneo), in quanto l'elemento decisivo è costituito dal soccorso, che nel caso di uno scafo inidoneo si traduce nel salvataggio delle persone a bordo, abbandonando il natante.

10.4. Ciò posto, la circostanza che le convenzioni, pur contemplando l'attività di ricerca e salvataggio quale servizio oggetto di autonoma regolamentazione, non prevedano, poi, in maniera puntuale quali debbano essere le dotazioni di un mezzo di ricerca e di salvataggio, e che (nel caso in questione) lo Stato di bandiera non preveda una specifica classificazione per tali mezzi, non può condurre alla conclusione che l'attività di ricerca e di salvataggio possa essere svolta con qualsiasi imbarcazione, rimanendo affidato, poi, alla responsabilità del comandante decidere se e come operare i salvataggi (secondo quanto sostiene l'appellata).

Infatti, vi è un dato testuale ben preciso, che non può essere ignorato, nella richiamata **Convenzione** di Amburgo, la quale richiede che il mezzo di

salvataggio sia dotato di attrezzature ed equipaggio adeguati al servizio.

Ora, si è ampiamente esaminato (al punto 3) come l'ordinamento demandi al PSC la verifica dell'adeguatezza dei mezzi navali alle esigenze di sicurezza della navigazione.

Sicché l'ordinamento appare, nel suo insieme, intrinsecamente razionale, laddove è ravvisabile un complesso di norme di chiusura che assicurano, pure in mancanza di una minuziosa regolamentazione per una specifica tipologia di imbarcazioni, un sistema di vigilanza idoneo ad impedire fenomeni di pericolo per la navigazione che potrebbero derivare dalle navi sub-standard.

In ultima analisi, dunque, 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.

Evidentemente, avuto riguardo alla carenza di precise indicazioni su quali debbano essere le dotazioni di una **nave** SAR, l'amministrazione dovrebbe attenersi a quanto sia strettamente indispensabile per garantire una navigazione in condizioni di sicurezza per l'equipaggio, le persone trasportate, l'ambiente.

Come detto, però tale verifica non potrebbe essere meramente cartolare (raffronto tra la certificazione della **nave** e il suo impiego teorico), pena la vanificazione della *ratio* ultima del sistema (la sicurezza della navigazione), per cui il controllo circa le condizioni di sicurezza della **nave** deve tener conto dell'effettivo utilizzo della stessa.

Ciò va inteso, logicamente, in senso complessivo e, quindi, anche "in favore" della **nave** sottoposta a controllo: qualora le dotazioni di sicurezza (ad esempio le scialuppe di salvataggio) siano adeguate al servizio di ricerca e soccorso, ancorché il numero sia superiore alla formale classificazione della **nave**, l'Autorità non potrebbe fondatamente contestare e sanzionare l'assenza delle condizioni di sicurezza basandosi sul mero dato cartolare (previsione di

dotazioni insufficienti), ciò che, ancora una volta, farebbe prevalere l'apparenza sulla realtà.

Altro aspetto è, poi, la verifica della rispondenza delle attrezzature alle norme tecniche e di sicurezza, che ovviamente implica un accertamento concreto, dato che verosimilmente le stesse non saranno annotate nel certificato.

11. Viene in rilievo l'ultimo profilo: l'appellata invoca l'applicazione dell'art. 4 lett. b) della **Convenzione** Solas, la quale prevede che le persone che si trovano a bordo di una **nave** per cause di

forza maggiore o in conseguenza dell'obbligo imposto al comandante di trasportare naufraghi non sono prese in considerazione ai fini dell'accertamento dell'applicazione ad una **nave** delle disposizioni della **Convenzione**, principio ribadito nelle linee guida IMO sul trattamento delle persone soccorse in mare e nella **convenzione** Marpol che parimenti prevede specifiche esenzioni laddove una **nave** trasporti a bordo naufraghi.

11.1. L'esenzione in questione, storicamente, origina dal diritto consuetudinario in materia di obblighi di salvataggio, che impone ai comandanti delle navi di prestare assistenza e soccorso a chiunque venga trovato in pericolo in mare, la cui codificazione si rinviene nella **Convenzione** delle Nazioni Unite sul diritto del mare del 1982 ("Montego Bay" od "UNCLOS" o CNUDM), art.98, e nella **Convenzione** internazionale per la sicurezza della vita in mare del 1974 (**Convenzione** SOLAS, più volte citata).

Ma tale condizione riguarda l'assistenza in mare di una **nave** in pericolo, con conseguente salvataggio degli eventuali naufraghi, da parte di chi sia presente o prossimo alla scena dell'evento in situazione occasionale ed accidentale, vale a dire, riguarda la prestazione di assistenza, non sistematica, ma meramente eventuale, che incombe a tutte le navi in navigazione in qualsiasi spazio marittimo.

Per incoraggiare l'adempimento degli obblighi, di natura consuetudinaria, di assistere in qualsiasi area marittima le persone in difficoltà e di soccorso e salvataggio, che incombe su tutti i comandanti di **nave**, sono stati previsti regimi di favore in ipotesi di (successivo) controllo portuale, per non penalizzare la **nave** già gravata dall'onere sostenuto in adempimento del dovere di soccorso.

Ma tali esenzioni non possono ritenersi estensibili alla diversa ipotesi dei servizi di ricerca e soccorso,

che presentino un profilo sistematico e permanente.

11.2. La CNUDM, al § 2 dell'art. 98, in considerazione delle responsabilità in materia di SAR imposte agli Stati dalla **Convenzione** di Amburgo, afferma che ogni Stato costiero promuove la costituzione e il funzionamento permanente di un servizio adeguato ed efficace di ricerca e soccorso per tutelare la sicurezza marittima e aerea.

A partire dal 2014, e soprattutto dalla seconda metà dell'anno 2016, nello scenario del Mediterraneo centrale si è assistito ad crescente aumento della presenza di varie unità di ONG, con lo scopo di concorrere alle operazioni di soccorso a favore dei migranti provenienti dalle coste africane, specie nelle acque internazionali confinanti con le acque territoriali libiche, a fronte di un fenomeno (migratorio) umanitario epocale, non più emergenziale ma strutturale.

Si tratta di un'attività, sistematicamente espletata in quelle zone, ascrivibile appieno alla categoria del "Servizio di ricerca e di salvataggio", da espletarsi mediante "Mezzi di ricerca e di salvataggio" ed "Unità di ricerca e di salvataggio" che, a mente della richiamata **Convenzione** di Amburgo, deve avvenire in condizioni di sicurezza per le persone trasportate, l'equipaggio e l'ambiente, e dunque mediante imbarcazioni appositamente allestite e strutturate per l'esecuzione, in sicurezza, delle operazioni di soccorso istituzionalmente svolte.

Motivo per cui non appare appropriato il richiamo alle esenzioni previste dalle Convenzioni per il salvataggio occasionale; l'attività SAR si colloca,

evidentemente, fuori dal campo di applicazione (di natura eccezionale) di dette disposizioni.

12. Applicando i principi fin qui affermati al caso in esame, può concludersi in punto di *fumus*, ed avendo ben chiaro che si tratta di un giudizio che verte su problematiche già rimesse dal primo giudice al vaglio della competente CGUE ex art. 267 del TFUE e sulle quali quest'ultima renderà il responso decisivo:

- che legittimamente l'amministrazione appellante ha disposto il controllo sulla **nave** dell'appellata; - che a fronte di una serie di carenze (peraltro non compiutamente contestate, nel merito, nel giudizio di primo grado, come meglio si vedrà infra, in quanto l'appellata ha sempre affermato, in radice, che le dotazioni della **nave** devono essere coerenti con il relativo certificato), alcune poi rimosse, legittimamente l'amministrazione ha fatto ricorso al potere/dovere di fermo;

- che, nel caso specifico, l'amministrazione (nei limiti del sindacato di questo giudice ed avuto riguardo alle preclusioni processuali) pare aver fatto buon governo dei principi generali ricavabili dall'esame della normativa internazionale ed interna sopra richiamata.

12.1. Con specifico riferimento ai rilievi trasfusi nell'atto impugnato, infatti, soccorrono le seguenti considerazioni.

Quanto all'equipaggiamento di sicurezza presente a bordo della -OMISSIS-, se può condividersi l'argomentazione sviluppata in primo grado, secondo la quale nessuna norma vieta l'alloggiamento di dispositivi ulteriori rispetto quanto previsto nel certificato, tesi coerente con la necessità (esplicitata da questo giudice) che gli stessi corrispondano al numero effettivo delle persone che ragionevolmente si preveda di trasportare (trattandosi di un servizio stabilmente prestato, è evidente che l'organizzazione avrà previsto il numero massimo di persone trasportabili, in relazione alla capienza dell'imbarcazione), si deve però rilevare che i rilievi tecnici sulla conformità ed utilizzabilità delle stesse sono stati

solo genericamente contestati; diffondendosi invece la parte ricorrente sulla corrispondenza al “*certificato di costruzione e attrezzatura per la sicurezza della nave*” .

Quanto al problema della insufficienza dei servizi igienici, così come per la questione dell’impianto di trattamento delle acque reflue, la ricorrente in primo grado ha incentrato le proprie difese sul carico “teorico” della **nave** e non sul reale numero di persone trasportate, tesi che, come sopra esplicitato, non si condivide.

Quanto alla questione delle condizioni di impiego dell’equipaggio e delle prolungate ore di lavoro, si ritiene che turnazioni e orari di riposo costituiscano oggetto di tutela in sé (in ossequio alla normativa in materia di salute e sicurezza dei lavoratori) ma anche per i riflessi potenzialmente negativi sulla sicurezza delle operazioni di soccorso e della navigazione.

Rimane estranea la tematica della sicurezza strutturale della **nave**, ampiamente dibattuta in appello (l’appellata ha anche prodotto una consulenza tecnica), ma che non pare aver costituito specifico motivo a supporto dell’atto impugnato in primo grado.

12.1. Occorre ora soffermarsi sulla documentazione allegata (sub 8) alle difese della -OMISSIS- (dichiarazioni dello Stato di bandiera).

Pare a questo giudice che l’esame di tale documentazione non infici ma al contrario rafforzi le considerazioni sopra svolte.

12.2. La competente Autorità infatti scrive che:

“the occasional and temporary presence of rescued persons on board in the course of saving lives at sea is not of relevance concerning the number of persons for which life-saving appliances are provided”, ossia che la presenza temporanea ed occasionale a bordo di persone messe in salvo nel corso di operazioni di salvataggio non è di rilievo in ciò che riguarda il numero di soggetti per i quali sono previsti dispositivi di salvataggio.

Come si vede, il riferimento è al salvataggio occasionale, in situazione di forza maggiore, non pertinente nel caso di un servizio di soccorso continuativo che

costituisce (come, in relazione al “*periculum in mora*”, afferma la stessa appellata) l’attività statutaria dell’associazione umanitaria che gestisce la **nave**.

Ciò detto trova conferma anche nella parte delle dichiarazioni riferita al profilo ambientale, ove si afferma che:

<The occasional and temporary presence of persons on board in the course of saving lives at sea is not of relevance with regard to its approved sewage treatment plant and holding tank capacity. In accordance with Regulation 9.1.3. Marpol Annex IV, “the number of persons on board” which need to be considered in the calculation regarding sewage systems, “rescued persons” are not to be taken into account. They are neither “crew” nor “passengers” in accordance with the definition of “persons” n Regulation 1 Marpol Annex IV>, cioè, sempre nell’ambito di una presenza temporanea ed occasionale a bordo di persone messe in salvo nel corso di operazioni di salvataggio, in conformità con la norma 9.1.3. Marpol Allegato IV - "numero delle persone a bordo" da considerare nel calcolo relativo ai sistemi delle acque nere - le "persone soccorse" non devono essere prese in considerazione. Secondo la definizione di "persone" nella Regola 1 Marpol Allegato IV (le persone tratte in salvo) non sono né "equipaggio" né "passeggeri".

Anche in questo caso, l’Autorità fa riferimento alla situazione di salvataggio occasionale riaffermando i principi convenzionali (sopra richiamati) di favore per la **nave** che presta soccorso, ma che non risultano adattabili all’attività di servizio SAR, che, costituendo la “*mission*” dell’organizzazione umanitaria appellata, ne costituisce attività istituzionale sistematicamente effettuata.

13. Nella consapevolezza dell’opinabilità delle tesi fin qui argomentate, che potrebbero essere non condivise dalla C.G.U.E., il Collegio ritiene adesso di soffermarsi sul *periculum in mora*, la cui assenza sarebbe di per sé sufficiente a determinare il rigetto della domanda cautelare in primo grado.

Anche sotto tale profilo, infatti, si perviene a conclusioni in parte diverse dal primo giudice.

13.1. In particolare, si evidenzia la non condivisione da parte del Collegio di alcuni passaggi motivazionali contenuti nell'ordinanza impugnata.

Il primo: laddove l'ordinanza appellata afferma la prevalenza degli *“interessi di cui è portatrice l'organizzazione ricorrente rispetto agli interessi della sicurezza della navigazione (e della tutela dell'inquinamento marino) di cui è portatrice l'amministrazione”*.

Tale prospettazione non sembra persuasiva.

L'intervento dell'Autorità PSC non attiene alla cura dei “soli” interessi della navigazione ed ambientali, ma è volto (anche e principalmente) a scongiurare la compromissione della sicurezza delle persone soccorse e trasportate e dell'equipaggio, con specifico riferimento alla salute e sicurezza dell'ambiente lavorativo, oggetto di tutela internazionale ed interna.

Si vuol dire che il servizio di pattugliamento, ricerca e soccorso in mare deve avvenire in condizioni di sicurezza per le stesse persone soccorse, per l'equipaggio (si pensi alla questione della insufficienza dei servizi igienici ed alle turnazioni del personale), per la navigazione, per l'ambiente.

13.2. Il secondo profilo oggetto di revisione è la parte della motivazione ove il primo giudice argomenta che *<comunque, è il comandante della nave che presta soccorso che deve verificare la concreta possibilità, nella situazione data, di procedere al salvataggio e in quali termini, al fine di non mettere a rischio la sicurezza della propria imbarcazione e del proprio equipaggio nonché delle stesse persone soccorse e, dall'altro, che, comunque, la navigazione successiva alle operazioni di soccorso dovrebbe essere limitata temporalmente a quanto strettamente necessario ai fini dell'individuazione del cd. luogo sicuro (place of safety o P.O.S.)>*.

Anche tali ultime riflessioni non possono essere condivise: in primo luogo, il controllo dello stato di approdo è volto proprio a verificare situazioni eventualmente difformi dovute a comportamenti non in linea dei comandanti, sicché non può certo argomentarsi che ogni controllo andrebbe escluso perché il comandante è responsabile ultimo delle decisioni in mare.

Inoltre, esigenze di sicurezza, in relazione al principio di precauzione, impongono che la **nave** da soccorso sia strutturata per poter affrontare una permanenza in mare variabile ed imprevista (si pensi all'ipotesi di condizioni meteomarine avverse, ovvero alla possibilità che il porto più vicino non venga autorizzato, per le più svariate ragioni, incluse problematiche sanitarie legate ad un aggravamento della pandemia).

La stessa appellata, nel lamentare la non imputabilità a sé stessa dei ritardi nell'assegnazione del POS, conferma, indirettamente, la possibilità di tali evenienze (per le quali la **nave** deve essere attrezzata, non rilevando, sotto tale profilo, a chi sia ascrivibile la responsabilità di una prolungata imprevista permanenza in mare).

13.3. La circostanza, evidenziata dal primo giudice, che, in carenza di provvedimento cautelare, gli effetti del provvedimento di fermo si esplicherebbero nei confronti della **nave** --OMISSIS- ove rientrasse nelle acque territoriali italiane discende dalla natura del provvedimento di fermo e non pare concretizzare quel danno "grave ed irreparabile" necessario per la tutela interinale, atteso che la **nave** rimane libera di navigare ed attraccare nei porti degli altri Stati, anche confinanti.

Non solo: ma va tenuto conto del fatto che la **nave**, ove ricorressero situazioni di emergenza, ben potrebbe, ad avviso del Collegio, entrare nelle acque territoriali italiane invocando, se del caso, la scriminante dell'adempimento di un dovere ex art. 51 c.p. (nella specie quello del soccorso in mare di naufraghi derivante da fonti internazionali).

13.4. Il danno ulteriormente paventato dalla sottoponibilità da parte dello Stato di approdo, quale esso sia, a ulteriore ispezione supplementare della **nave** non appare concretizzare quel necessario pregiudizio grave ed irreparabile, in quanto la **nave**, o naviga in sicurezza (e allora nulla ha da temere da eventuali controlli) o no (e allora il controllo rappresenta una garanzia per la collettività).

13.5. Il pregiudizio economico derivante dalla protrazione del fermo è suscettibile di ristoro (l'art.22 del D.Lgs. 24/03/2011, n. 53 prevede uno specifico indennizzo per le eventuali perdite o danni subiti se la **nave** è indebitamente sottoposta a fermo).

Per altro verso, si deve osservare, nei limiti del sindacato di questo giudice, che detto pregiudizio ben potrebbe essere rimosso mediante adeguamento alle prescrizioni dettate dall'amministrazione o modulando il servizio alle condizioni strutturali della **nave**.

L'art.22 sopra richiamato prevede, al comma 2-bis, che in caso di condizioni di vita e di lavoro a bordo che rappresentino un evidente pericolo per l'incolumità, la salute o la sicurezza dei marittimi oppure di carenze che costituiscano una grave o ripetuta violazione delle prescrizioni della CLM 2006 (inclusi i diritti dei marittimi), l'autorità competente locale dispone il fermo; al comma 2-ter che il provvedimento non è revocato fino a quando non si sia posto rimedio alle carenze riscontrate oppure l'autorità competente non abbia accettato un piano d'azione per correggere le carenze stesse.

Si configura cioè un procedimento, in contraddittorio, nel cui ambito possono trovare composizione gli interessi potenzialmente lesi, mediante la compulsione all'adozione di misure di adeguamento alla sicurezza del trasporto delle persone e agli interessi ambientali, tenendo presente che la conformazione del mezzo navale è volta alla ripresa di un servizio finalizzato a salvaguardare vite umane in pericolo e che, in carenza di disposizioni di dettaglio che attengano alle unità di soccorso, risultano esigibili unicamente adeguamenti indispensabili alla sicurezza della navigazione ed alla salute e sicurezza dell'equipaggio e delle persone da mettere in salvo.

13.6. Da ultimo, non pare ravvisabile l'ulteriore pregiudizio paventato dall'appellata (la diminuzione dei flussi finanziari): sembra al Collegio potersi serenamente affermare che dal provvedimento di fermo, giammai potrebbe

derivare alcun disdoro per l'immagine dell'associazione umanitaria, avuto riguardo alla estrema complessità del quadro normativo, tale da aver condotto il primo giudice a rimettere la questione di interpretazione alla C.G.U.E.

Contrariamente a quanto adombrato dall'appellata, dalla (ritenuta, in questa fase di giudizio) legittimità del provvedimento impugnato non potrebbe farsi discendere alcun giudizio di (dis)valore in capo all'appellata medesima (giudizio, peraltro, neppure mai ipotizzato nel provvedimento impugnato) la quale si è, d'altra parte, attenuta alla legislazione dello Stato di bandiera, in un quadro normativo obiettivamente lacunoso e di ardua interpretazione.

14. Conclusivamente, in accoglimento dell'appello, ed riforma dell'ordinanza cautelare appellata, la domanda di sospensione avanzata nel ricorso in primo grado viene respinta, con salvezza degli ulteriori provvedimenti da parte dell'amministrazione in osservanza dei principi ricavabili dalla presente ordinanza.

15. La novità ed evidente complessità della questione, più volte posta in luce, giustifica la compensazione integrale delle spese del doppio grado.

P.Q.M.

Il Consiglio di Giustizia Amministrativa per la Regione Siciliana, in sede giurisdizionale, accoglie l'appello (Ricorso numero: 341/2021) e, per l'effetto, in riforma dell'ordinanza impugnata, respinge l'istanza cautelare proposta in primo grado.

Spese della fase cautelare compensate.

La presente ordinanza sarà eseguita dall'Amministrazione ed è depositata presso la segreteria della Sezione che provvederà a darne comunicazione alle parti.

Ritenuto che sussistano i presupposti di cui all'articolo 52, commi 1 e 2, del decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196 (e degli articoli 5 e 6 del Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 aprile 2016), a tutela dei diritti o della dignità della parte interessata, manda alla Segreteria di

procedere all'oscuramento delle generalità e degli altri dati idonei ad identificare l'appellata.

Così deciso dal C.G.A.R.S. con sede in Palermo nella camera di consiglio del giorno 5 maggio 2021 tenutasi da remoto con la contemporanea e continuativa presenza dei magistrati:

Fabio Taormina, Presidente

Raffaele Prosperi, Consigliere

Maria Stella Boscarino, Consigliere, Estensore

Maria Immordino, Consigliere

Antonino Caleca, Consigliere

L'ESTENSORE
Maria Stella Boscarino

IL PRESIDENTE
Fabio Taormina

IL SEGRETARIO

In caso di diffusione omettere le generalità e gli altri dati identificativi dei soggetti interessati nei termini indicati.