

Corso di laurea in Diritto dell'ambiente e dell'energia
II anno - I semestre



DIRITTO DELLE INFRASTRUTTURE, DEI TRASPORTI E DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE

Anno accademico 2024/2025

Prof. Francesco Mancini
fmancini@unite.it



Settimana 7
Porti, rete TEN T ed attività portuali
parte 2



I servizi portuali

I servizi portuali (in genere)

► Servizi portuali alle merci, suddivisi

► **in operazioni portuali**, che consistono nel «carico, lo scarico, il trasbordo, il deposito, il movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale, svolti nell'ambito portuale»

► e accanto alle operazioni portuali vi è la categoria dei **«servizi portuali»**, consistenti in **«prestazioni specialistiche, complementari e accessorie al ciclo delle operazioni portuali»**, detti **servizi portuali specialistici**

► Servizi tecnico-nautici

► servizi «di interesse generale»

► Servizi portuali innominati, soggetti alla vigilanza del comandante del porto ex art. 68 c. nav.

Servizi alle merci

Operazioni portuali

- Art. 16 l. 84/1994
- il carico, lo scarico, il trasbordo, il deposito, il movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale, svolti nell'ambito portuale
- Individuate dalla legge
- D.M. 585/1995

Servizi portuali complementari ed accessori

- Art. 16 l. 84/1994
- quelli riferiti a prestazioni specialistiche, complementari e accessorie al ciclo delle operazioni portuali
- Individuati dalle singole AdSP (nozione flessibile e un po' incerta perché legata al concetto di «ciclo delle operazioni portuali»)
- D.M. 132/2001: avrebbe dovuto dettare i criteri precisi per le singole AdSP, invece i criteri sono generici

I diversi mercati nel porto

I tre grandi «mercati»:

- ▶ quello degli **operatori terminalisti**, formato da soggetti in grado di erogare servizi alle merci attraverso l'utilizzazione di strutture fisse e banchine dedicate, delle quali in genere dispongono a seguito di atto concessorio; (art. 18 della l. 84/1994)
- ▶ il mercato dei **servizi portuali a favore delle merci**, resi cioè da quelle imprese a ciò autorizzate, sia a favore del terminalista che direttamente all'utente portuale, senza la necessità di avvalersi di attrezzature fisse di banchina (art. 16 l. 84/1994);
- ▶ il mercato **dell'avviamento temporaneo di manodopera portuale**, volto ad integrare gli organici delle altre imprese operanti nel porto in caso di picchi di domanda (art. 17 l. 84/1994).

Le attività commerciali nel porto

- ▶ La disciplina dell'esercizio delle operazioni portuali è contenuta principalmente in tre articoli della Legge n. 84 del 1994:
 - ▶ l'art. 16 sulle «operazioni portuali»,
 - ▶ l'art. 17 sulla «disciplina della fornitura di lavoro portuale temporaneo» e
 - ▶ l'art. 18 sulla «concessione di aree e banchine».
- ▶ Le suddette disposizioni normative non sono state interessate, se non in minima parte, dalle modifiche apportate da ultimo dal Legislatore con il D. Lgs. 4 agosto 2016, n. 169 (che, invece, ha significativamente rivisitato gli artt. 1-15 della Legge n. 84/1994).
- ▶ Tra le poche modifiche che interessano i servizi alle merci operate dal D. Lgs. n. 169/2016 v'è l'attribuzione al Presidente dell'AdSP del potere di promuovere la stipulazione di protocolli d'intesa con le altre amministrazioni operanti nei porti per la velocizzazione delle operazioni portuali e la semplificazione delle procedure (cfr. art. 8, co. 3, lett. g), Legge n. 84/1994).

Le operazioni portuali

- L'art. 16, co. 1, della Legge n. 84 del 1994 individua le operazioni portuali nelle attività di **carico, scarico, trasbordo, deposito, movimento in genere delle merci** e di ogni altro materiale, svolte nell'ambito portuale.
- La definizione di operazioni portuali accolta dal legislatore del 1994 riprende, in buona parte, la definizione già contenuta nell'abrogato art. 108 cod. nav. il quale qualificava come operazioni portuali «le operazioni di imbarco, sbarco, trasbordo e movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale in porto».
- L'art. 16 della legge n. 84 del 1994 utilizza i termini «carico» e «scarico» al posto di «imbarco» e «sbarco».
- Sebbene la formulazione del citato art. 16 della Legge n. 84 del 1994 appaia *prima facie* chiara nell'individuare quali attività possano considerarsi operazioni portuali, già nella vigenza dell'abrogato art. 108 Cod. Nav. si era ritenuto opportuno individuare dei criteri per circoscrivere le attività soggette al regime autorizzatorio dettato da tale norma e determinare se un'attività rientrasse o meno tra quelle allora riservate alle compagnie portuali. **A tal fine, giurisprudenza e dottrina avevano individuato due criteri, uno di natura spaziale, secondo il quale erano riservate alle compagnie portuali le operazioni svolte «nel porto», e l'altro di natura funzionale, secondo il quale rientravano nel *genus* delle operazioni portuali tutte le attività che, consentendo il passaggio della merce dalla nave ad un altro mezzo e viceversa, collegano il trasporto marittimo a quello terrestre.**
- anche dopo la riforma dell'ordinamento portuale ai suddetti criteri possa riconoscersi ancora una certa utilità per distinguere le operazioni portuali sottoposte al regime autorizzatorio ex art. 16 della Legge n. 84 del 1994 dai servizi c.d. «innominati» (tra i quali si reputa rientrare, ad esempio, il servizio di rifornimento di carburante, c.d. bunkeraggio) soggetti alla vigilanza del Comandante del porto ex art. 68 Cod. Nav. ed, oggi, a quella delle Autorità di Sistema Portuale.

Rinvio al d.m.

- ▶ 4. Ai fini del rilascio delle autorizzazioni di cui al co. 3 da parte dell'autorità competente, il Ministro dei trasporti e della navigazione, con proprio decreto, da emanarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, determina:
 - a) i requisiti di carattere personale e tecnico-organizzativo, di capacità finanziaria, di professionalità degli operatori e delle imprese richiedenti, adeguati alle attività da espletare, tra i quali la presentazione di un programma operativo e la determinazione di un organico di lavoratori alle dirette dipendenze comprendente anche i quadri dirigenziali;
 - b) i criteri, le modalità e i termini in ordine al rilascio, alla sospensione e alla revoca dell'atto autorizzatorio, nonché ai relativi controlli;
 - c) i parametri per definire i limiti minimi e massimi dei canoni annui e della cauzione in relazione alla durata ed alla specificità dell'autorizzazione, tenuti presenti il volume degli investimenti e le attività da espletare;
 - d) i criteri inerenti il rilascio di autorizzazioni specifiche per l'esercizio di operazioni portuali, da effettuarsi all'arrivo o alla partenza di navi dotate di propri mezzi meccanici e di proprio personale adeguato alle operazioni da svolgere, nonché per la determinazione di un corrispettivo e di idonea cauzione. Tali autorizzazioni non rientrano nel numero massimo di cui al co. 7.

D.M. n. 585 del 31/03/1995

3. 1. Per il rilascio delle autorizzazioni le istanze avanzate dalle imprese richiedenti devono essere valutate sulla base dei seguenti requisiti:

- a) idoneità personale e professionale all'esercizio delle attività portuali consistente nell'aver assolto l'obbligo scolastico ed attestata da idonea documentazione in ordine all'attività svolta almeno negli ultimi tre anni, nonché dal certificato dei carichi penali pendenti, dal certificato del casellario giudiziale e dal certificato antimafia per il titolare dell'impresa, per il procuratore e in caso di società per gli amministratori e per i membri del collegio sindacale;
- b) iscrizione nel registro degli esercenti di commercio presso le camere di commercio ovvero nel registro delle società presso il tribunale civile, in caso di società. Le imprese appartenenti a Stati esteri possono presentare documentazione equivalente in base alla legislazione dello Stato di appartenenza, ovvero una dichiarazione giurata rilasciata dal legale rappresentante dell'impresa dinanzi all'autorità giudiziaria o amministrativa, o ad un notaio o pubblico ufficiale;
- c) capacità tecnica, basata sulla sussistenza di un complesso di beni mobili ed immobili: macchinari o mezzi meccanici o navi o altri strumenti necessari allo svolgimento delle attività programmate, in proprietà, in leasing o in locazione per un periodo non inferiore ad un anno;
- d) capacità organizzativa idonea ad acquisire innovazioni tecnologiche e metodologiche operative nuove per una migliore efficienza e qualità dei servizi;
- e) capacità finanziaria attestata dalla presentazione dei bilanci relativi al biennio precedente ovvero per imprese e società costituite nel corso del biennio da apposita dichiarazione bancaria, nonché, in ogni caso, da certificazione del tribunale competente comprovante che l'istante non è sottoposto ad alcun procedimento di carattere concorsuale;
- f) presentazione di un programma operativo non inferiore ad un anno con un piano di investimenti, eventualmente suddiviso per settori, di costi presumibili e di prospettive di traffici;
- g) organigramma dei dipendenti, comprensivo dei quadri dirigenziali, necessario all'espletamento delle attività programmate, suddivisi per livelli e profili professionali, con l'indicazione dei dipendenti già in organico ed iscritti nel libro paga e l'eventuale ulteriore numero di unità da inserire nella produzione attraverso l'istituto del distacco, nonché attraverso la mobilità, ai sensi dell'art. 23 della legge n. 84 del 1994 ;
- h) presentazione di un contratto assicurativo che garantisca persone e cose da eventuali danni derivanti dall'espletamento delle operazioni di cui all'art. 1.

I servizi portuali «specialistici»

L'esistenza di ulteriori attività, non riconducibili al novero delle operazioni portuali, ha indotto il legislatore ad intervenire.

Introdotti con legge 30 giugno 2000, n. 186, che ha modificato l'art. 16 l. 84/1994.

- Sono servizi portuali quelli riferiti a prestazioni specialistiche, complementari e accessorie al ciclo delle operazioni portuali. I servizi ammessi sono individuati dalle AdSP, o, laddove non istituite, dalle autorità marittime, attraverso una specifica regolamentazione da emanare in conformità dei criteri vincolanti fissati con decreto del MIT.

si tratta di **servizi contigui** rispetto al mero mercato della fornitura di manodopera, in quanto caratterizzati dall'esistenza di una autonoma qualificazione e organizzazione, con le relative responsabilità nei confronti del committente (le compagnie di navigazione o, più spesso, l'impresa terminalista).

D.M. n. 132 del 6/02/2001 – art. 2

Art. 2. Servizi portuali

1. Sono servizi portuali le attività imprenditoriali consistenti nelle prestazioni specialistiche, che siano complementari e accessorie al ciclo delle operazioni portuali, da rendersi su richiesta di soggetti autorizzati allo svolgimento anche in autoproduzione delle operazioni portuali.

2. Per "**ciclo delle operazioni portuali**" si intende l'insieme delle operazioni di carico, scarico, trasbordo, deposito, movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale, rese in ambito portuale dalle imprese, autorizzate ai sensi dell'art. 16, co. 3, della legge ciascuna nella propria autonomia organizzativa, finalizzato al passaggio del carico o di parte di esso da una nave ad un'altra o ad altra modalità di trasporto e viceversa.

3. Il **carattere specialistico** delle prestazioni da ammettere come servizi portuali è costituito dalla particolare competenza tecnica del fornitore, rappresentata anche dalla disponibilità di attrezzature e/o macchinari specificatamente dedicati alla fornitura del servizio.

4. Il **carattere complementare ed accessorio** delle prestazioni da ammettere come servizi portuali è costituito dalla circostanza che, pur trattandosi di attività distinte da quelle facenti parte del ciclo delle operazioni portuali, siano funzionali al proficuo svolgimento del medesimo, contribuiscano a migliorare la qualità di quest'ultimo in termini di produttività, celerità e snellezza, risultino necessarie per eliminare i residui o le conseguenze indesiderate delle attività del ciclo.

5. L'individuazione dei servizi ammessi deve essere compiuta da parte dell'autorità competente, sulla base delle esigenze operative del porto, delle imprese autorizzate e operanti, e delle specifiche necessità risultanti dall'organizzazione locale del lavoro portuale.

Aspetti problematici

- Stratificazione normativa
- Problemi circa l'esatta individuazione delle operazioni portuali e della distinzione con i servizi specialistici
 - Divisione in sotto-mercati non sempre esistenti nella prassi
 - Perplessità sull'uso terminologico «servizi portuali»
 - d.m. 132/2001: genericità, mancata identificazione dei «criteri vincolanti» e del «ciclo delle operazioni portuali»
- l'astratta previsione normativa non risolve, in concreto, il problema di stabilire quali servizi siano interni al ciclo delle operazioni portuali e quali, invece, esterni: è stato al riguardo osservato come «a seconda della regolamentazione adottata, in ambito locale dalla singola autorità portuale, la medesima attività economica potrebbe, dunque, essere qualificata quale operazione portuale, quale servizio portuale, ovvero quale attività economica portuale disciplinata dall'art. 68 c. nav.» (Campailla)
- la distinzione tra operazioni portuali e servizi specialistici – questi ultimi individuati dalle singole autorità portuali – comporta l'ulteriore suddivisione del settore in sottomercati giuridici che tuttavia non sempre corrispondono, in concreto, ad altrettante suddivisioni nel mercato economico



L'autoproduzione

L'autoproduzione

- L'autoproduzione consiste nel **diritto**, ai sensi dell'art. 16, co. 3 e co. 4, lett. d, l. 84/1994, **di poter svolgere autonomamente, con propri mezzi e personale, sia le operazioni portuali sia i servizi portuali specialistici complementari ed accessori.**
- la legge distingue le autorizzazioni per conto proprio (art. 16, co. 3, l. 84/1994), rilasciate a imprese portuali o terminaliste e rientranti nel numero massimo di autorizzazioni fissato dall'autorità portuale, da quelle rilasciate in occasione dell'arrivo e della partenza delle navi (art. 16, co. 4, lett. d).
- la sentenza Porto di Genova I riguarda proprio un'ipotesi di impossibilità di svolgimento in autoproduzione delle operazioni portuali: nel caso di specie, la Siderurgica Gabrielli s.p.a., pur potendo provvedere autonomamente, con personale della nave, allo sbarco di una partita di acciaio, ha dovuto invece rivolgersi alla Merci Convenzionali Porto di Genova s.p.a., in quanto la normativa allora vigente riservava l'esercizio di operazioni portuali per conto terzi, ex art. 111 c. nav., alle sole imprese portuali, le quali a loro volta dovevano servirsi delle compagnie portuali.
- Ancora una volta, la determinazione dei criteri inerenti al rilascio delle autorizzazioni allo svolgimento in autoproduzione di operazioni portuali e servizi specialistici all'arrivo e alla partenza delle navi è stata affidata ad un decreto ministeriale: i citati criteri, con riferimento alle operazioni portuali, sono contenuti nell'art. 8 del d.m. 585/1995; la disciplina relativa all'autoproduzione dei servizi specialistici, invece, è contenuta nell'art. 3, comma 1, d.m. 132/2001.
- Anche l'esercizio delle operazioni portuali e dei servizi specialistici in autoproduzione risulta pertanto subordinato al controllo da parte dell'autorità (necessità di autorizzazione, rispetto di determinati requisiti),

L'autoproduzione

L. 84/1994

Art.16.4. Ai fini del rilascio delle autorizzazioni di cui al co. 3 da parte dell'autorità competente, il Ministro dei trasporti e della navigazione, con proprio decreto, da emanarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, determina:

d) i criteri inerenti il rilascio di autorizzazioni specifiche per l'esercizio di operazioni portuali, da effettuarsi all'arrivo o alla partenza di navi dotate di propri mezzi meccanici e di proprio personale adeguato alle operazioni da svolgere, nonché per la determinazione di un corrispettivo e di idonea cauzione. Tali autorizzazioni non rientrano nel numero massimo di cui al co. 7.



D.M. 585/1995

L'art. 8 del D.M. 585/1995 stabilisce le condizioni necessarie affinché le imprese possano svolgere in regime di autoproduzione le operazioni portuali.

Il primo comma dell'art. 8 stabilisce che l'autorizzazione ad autoprodurre le operazioni portuali possa essere rilasciata non a qualunque utente portuale, bensì esclusivamente «al vettore marittimo o impresa di navigazione o al noleggiatore, o per essi ad un loro rappresentante che dovrà spenderne il nome»;

Reg. UE 352/2017



Reg. (UE) 2017/352 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 febbraio 2017, che istituisce un quadro normativo per la fornitura di servizi portuali e norme comuni in materia di trasparenza finanziaria dei porti

- ▶ diviso in quattro capi contenenti complessivamente 22 articoli, preceduti da una serie di 57 *considerando*:
 - ▶ il primo capo contiene le definizioni e l'ambito di applicazione del regolamento stesso;
 - ▶ il secondo detta norme relative alla fornitura dei servizi portuali;
 - ▶ il terzo capo ha ad oggetto la trasparenza finanziaria degli scali e la relativa autonomia;
 - ▶ il quarto capo, infine, contiene alcune disposizioni generali e finali.
- ▶ *considerando* 10: «il presente regolamento non impone un modello specifico di gestione dei porti marittimi e non incide in alcun modo sulla competenza degli Stati membri a fornire, nel rispetto del diritto dell'Unione, servizi non economici di interesse generale. Sono possibili vari modelli di gestione dei porti, a condizione che il quadro normativo per la fornitura di servizi portuali e le norme comuni in materia di trasparenza finanziaria di cui al presente regolamento siano rispettati».
- ▶ All'art. 1, par. 1, viene quindi precisato l'oggetto del regolamento, consistente nella istituzione, da un lato, di «un quadro normativo per la fornitura di servizi portuali»; dall'altro, nella fissazione di «norme comuni in materia di trasparenza finanziaria e diritti per i servizi portuali e l'uso dell'infrastruttura portuale».
- ▶ Nel medesimo articolo, al par. 4, si prevede che il regolamento troverà applicazione esclusivamente in relazione ai porti facenti parte della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T), elencati nell'allegato II del reg. 2013/1315/UE; è tuttavia fatta salva la possibilità per gli Stati membri di applicare il regolamento anche ad altri porti marittimi, previa comunicazione di tale decisione alla Commissione (art. 1, par. 6)

Reg. UE 352/2017



Art. 1 - Oggetto e ambito di applicazione

1. Il presente regolamento istituisce:

- a) un quadro normativo per la fornitura di servizi portuali;
- b) norme comuni in materia di trasparenza finanziaria e diritti per i servizi portuali e l'uso dell'infrastruttura portuale.

2. Il presente regolamento si applica alla fornitura delle seguinti categorie di servizi portuali («servizi portuali»), sia all'interno dell'area portuale, sia sulle vie navigabili di accesso al porto:

- a) rifornimento di carburante;
- b) movimentazione merci;
- c) ormeggio;
- d) servizi passeggeri;
- e) raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico;
- f) pilotaggio; e
- g) servizi di rimorchio.

3. L'art. 11, par. 2, si applica anche al dragaggio.

Reg. UE 352/2017: ambito di applicazione



Il Reg. (UE) n. 2017/352 ha attribuito alle autorità competenti nella gestione degli scali marittimi la facoltà di imporre ai prestatori di servizi portuali il possesso di «requisiti minimi» necessari per garantirne un'adeguata e sicura erogazione (artt. 4 e 5), prevedendo altresì la possibilità per l'autorità competente di limitare in diversi casi, al ricorrere di specifiche situazioni, il numero dei fornitori di servizi portuali (art. 6).

Ai sensi dell'art. 10 Reg., rubricato «**Esenzioni**», il capo II - FORNITURA DI SERVIZI PORTUALI e l'art. 21 («misure transitorie») del regolamento stesso non si applicano alla movimentazione merci, ai servizi passeggeri o al pilotaggio.

Gli Stati membri possono decidere di applicare il capo II e l'art. 21 al pilotaggio, informando la Commissione di una siffatta decisione.



la disciplina contenuta nella Legge n. 84/1994 non appare discostarsi in modo sostanziale dalle disposizioni comunitarie.

Reg. UE 352/2017



- l'art. 4 precisa che «i **requisiti minimi** [...] possono riferirsi esclusivamente ai seguenti aspetti:
 - a) le qualifiche professionali del prestatore di servizi portuali, del suo personale o delle persone fisiche che gestiscono di fatto e in via continuativa le attività del prestatore di servizi portuali;
 - b) la capacità finanziaria del prestatore di servizi portuali;
 - c) le attrezzature necessarie per garantire il pertinente servizio portuale in condizioni normali e di sicurezza e la capacità di mantenere tale attrezzatura nelle condizioni richieste;
 - d) la disponibilità dei pertinenti servizi portuali per tutti gli utenti, a tutti i punti di attracco e senza interruzioni, giorno e notte, per tutto l'anno;
 - e) conformità ai requisiti in materia di sicurezza marittima o di sicurezza del porto e dell'accesso allo stesso, dei suoi impianti, attrezzature, lavoratori e altre persone;
 - f) conformità ai requisiti ambientali locali, nazionali, dell'Unione e internazionali;
 - g) rispetto degli obblighi in materia di legislazione sociale e del lavoro che si applicano nello Stato membro di un dato porto, fra cui le clausole previste dai contratti collettivi applicabili, i requisiti relativi all'equipaggio e gli obblighi in materia di orario di lavoro e di riposo per i marittimi, e delle norme vigenti in materia di ispezioni del lavoro;
 - h) la buona reputazione del prestatore di servizi portuali, determinata conformemente alla normativa nazionale applicabile in materia di onorabilità, tenuto conto di ogni valido motivo che faccia dubitare dell'affidabilità del prestatore di servizi portuali [...]

Reg. UE 352/2017



- ▶ Ai sensi dell'art. 6 il numero di prestatori di servizi portuali può essere limitato per le seguenti ragioni:
 - «a) la carenza o la destinazione ad altro scopo di aree o spazi portuali [...];
 - b) l'assenza di tale limitazione ostacola l'esecuzione degli obblighi di servizio pubblico [...];
 - c) l'assenza di detta limitazione collide con l'esigenza di garantire la sicurezza o la sostenibilità ambientale delle operazioni portuali;
 - d) le caratteristiche dell'infrastruttura portuale o la natura del traffico portuale sono tali da non permettere che più prestatori di servizi portuali operino nel porto [...].»
- ▶ Con le norme in tema di «fornitura dei servizi portuali», contenute nel capo II, il legislatore eurounitario prevede una serie di condizioni alle quali può essere subordinato l'accesso al mercato dei servizi in esame, riassunte all'art. 3: si menziona la presenza di «determinati requisiti minimi»; la «limitazione del numero di prestatori»; di «obblighi di servizio pubblico» e di «restrizioni applicabili agli operatori interni». È facoltà degli Stati membri, peraltro, non assoggettare alle condizioni ora indicate una o più categorie di servizi portuali.

I beni del demanio marittimo

- ▶ **art. 822 c.c. (demanio pubblico)** «appartengono allo Stato e fanno parte del demanio pubblico il lido del mare, la spiaggia, le rade e **i porti**; i fiumi, i torrenti, i laghi e le altre acque definite pubbliche dalle leggi in materia; le opere destinate alla difesa nazionale» (c.d. demanio naturale o necessario)
- ▶ «Fanno parimenti parte del demanio pubblico, se appartengono allo Stato, le strade, le autostrade e le strade ferrate; gli aerodromi; gli acquedotti; gli immobili riconosciuti di interesse storico, archeologico e artistico a norma delle leggi in materia; le raccolte dei musei, delle pinacoteche, degli archivi, delle biblioteche; e infine gli altri beni che sono dalla legge assoggettati al regime proprio del demanio pubblico» c.d. demanio accidentale o artificiale
- ▶ **art. 28 c. nav. (beni del demanio marittimo)** «Fanno parte del demanio marittimo [[822 ss. c.c.](#)]:
 - a) il lido, la spiaggia, **i porti**, le rade;
 - b) le lagune, le foci dei fiumi che sboccano in mare, i bacini di acqua salsa o salmastra che almeno durante una parte dell'anno comunicano liberamente col mare;
 - c) i canali utilizzabili ad uso pubblico marittimo»

condizione giuridica del demanio pubblico

- art. 823 c.c. «I beni che fanno parte del demanio marittimo sono inalienabili e non possono formare oggetto di diritti a favore dei terzi se non nei modi e nei limiti li riguardano»

inalienabili

particolare regime per
la costituzione di diritti
a favore di terzi

- N.B. Dal demanio va distinto il patrimonio dello Stato: i beni non demaniali che sono di proprietà dello Stato e dei suoi enti territoriali costituiscono il patrimonio dello Stato, una parte del quale è qualificata come indisponibile (a titolo esemplificativo: foreste, miniere, cave e torbiere, cose di interesse storico ed archeologico, artistico, gli aeromobili dello Stato, gli armamenti, etc.)

Tradizionale tripartizione delle modalità di utilizzazione del bene pubblico (e quindi anche del bene demaniale marittimo)

- a) Amministrazione che usa direttamente ed immediatamente il bene pubblico;
- b) Attribuzione dell'uso del bene a tutta la collettività indistintamente, in modo tale che i beni possano essere diretti al soddisfacimento non di esigenze dirette dell'amministrazione bensì di quelle di indole più generale della collettività;
- c) **Attribuzione dei beni né all'utilizzazione diretta dell'amministrazione né al servizio collettività, bensì all'uso particolare dei singoli**

Attraverso lo strumento della concessione amministrativa

nozione di «concessione amministrativa»

In prima approssimazione consiste nello strumento attraverso cui l'amministrazione attribuisce a terzi, **con il loro consenso e dietro il pagamento del canone**, il godimento di utilità relative a beni pubblici (demaniali e patrimoniali indisponibili) oppure la possibilità di esercitare pubblici servizi o di realizzare opere pubbliche o di compiere l'una e l'altra cosa insieme (costruzione dell'opera ed esercizio a cui l'opera è destinata):

Tratti salienti:

- bene sottratto alla uso della collettività
- utilizzazione da parte del singolo deve essere compatibile con la connotazione demaniale del bene
- il concessionario acquista ex novo sul bene un diritto privato di godimento reale o personale
- Diversamente, l'**autorizzazione** è atto con cui la pubblica amministrazione non assegna la titolarità di un diritto, ma ne permette l'esercizio ad uno soggetto che ne è già titolare



la norma di riferimento in tema di concessioni demaniali marittime

Art. 36, primo comma, c nav. - Concessione di beni demaniali

L' amministrazione marittima, **compatibilmente con le esigenze del pubblico uso**, può concedere l' occupazione e l' uso, anche esclusivo, di beni demaniali e di zone di mare territoriale per un determinato periodo di tempo.

le principali fonti normative (di matrice nazionale)

- ▶ artt. 36 – 55 c. nav. (come modificati dal d.l. 400/1993 convertito in l. 494/1993)
- ▶ artt. 5 e ss. reg. per l'esecuzione del c. nav. (d.P.R. 328/1952)
- ▶ disciplina recata dalla l. 84/1994, in specie dall'art. 18

N. B. nell'art. 8, comma 3, lett. m) l. 84/1994: Il Presidente dell'AdSP amministra le aree e i beni del demanio marittimo ricadenti nella circoscrizione territoriale di competenza sulla base delle disposizioni di legge in materia, esercitando, sentito il Comitato di gestione, le attribuzioni stabilite negli artt. da 36 a 55 c. nav.

Concessioni portuali ex art. 18 l. 84/1994 ed ex art. 36 c. nav.

- ▶ Concessioni ex art. 18 della legge n.84/1994: nell'ambito dei porti sedi di AdSP, sono rilasciate da quest'ultima a soggetti privati per lo svolgimento di **operazioni portuali** di carico, scarico, trasbordo, deposito, *movimentazione in genere delle merci e di ogni altro materiale*.
- ▶ *Concessioni demaniali ex art. 36 ss. Codice della Navigazione*: nell'ambito dei porti sedi di AdSP, sono rilasciate da quest'ultima a soggetti pubblici e privati per tutti gli altri usi non rientranti nel caso precedente (anche per finalità turistico-ricreative)

il modello procedurale del c. nav. e del reg. nev. mar. per il rilascio e il rinnovo delle concessioni demaniali marittime

- ▶ procedimento **su istanza dell'interessato**
- ▶ quando si tratta di concessione di particolare importanza per entità e scopo l'amministrazione ordina la **pubblicazione della domanda** mediante affissione nell'albo del comune dove è ubicato il bene, invitando tutti gli interessati a presentare osservazioni e domande concorrenti, che l'autorità decidente ha l'obbligo di valutare. Entro lo stesso termine devono essere presentate le domande concorrenti (art. 18 reg. nav. mar.)
- ▶ In ipotesi **di più domande di concessione per la stessa area**: procedura comparativa di cui all'art. 37 c. nav. Il criterio di preferenza, ampiamente discrezionale, è quello della **più proficua utilizzazione del bene e dell'utilizzazione che a giudizio dell'amministrazione risponda a più rilevante interesse pubblico**; in caso di concessioni per attività turistico-ricreative, preferenza a richieste implicanti attrezzature non fisse e completamente amovibili
- ▶ In linea di principio non è prevista una vera e propria procedura di gara ad evidenza pubblica né obbligo di predeterminare criteri di decisione del procedimento.

AVVISO PER IL MUNICIPIO

Il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale – Porti di Trieste e Monfalcone, vista l'istanza di data 15.10.2019 con la quale la Pacorini Silocaf S.r.l., con sede a Trieste in via Caboto n. 19/2, ha chiesto la concessione demaniale marittima delle sezioni I-II-III-IV site al quarto piano e delle sezioni I site al primo e al terzo piano del magazzino 60 in Punto Franco Nuovo, della superficie complessiva di mq 6.018, da destinare a deposito di merci varie non pericolose, mediante variazione ex art. 24 Reg. Nav. Mar. della licenza n. 477,

RENDE NOTO

che la predetta domanda rimarrà depositata a disposizione del pubblico presso gli uffici dell'Area di Gestione Attività Demaniali dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale nel periodo compreso tra il giorno **8 novembre 2019** e il giorno **28 novembre 2019** inclusi.

Invita pertanto coloro che potessero avervi interesse a far pervenire per iscritto all'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, entro il termine perentorio suindicato, le osservazioni che ritenessero opportune a tutela dei loro eventuali diritti, con l'avvertenza che, trascorso detto termine, si darà ulteriore corso alle pratiche inerenti alla concessione richiesta. Detto termine vale anche per la presentazione delle domande concorrenti, le quali dovranno essere presentate – **a pena di inammissibilità** – mediante la modulistica S.I.D. – modello D1 – disponibile su piattaforma web registrandosi al sito istituzionale: <https://www.sid.mit.gov.it/>

Impresa terminalista



Art. 18 l. 84/1994 -

Art. 18 Concessione di aree e banchine.

1. L'Autorità portuale e, dove non istituita, ovvero prima del suo insediamento, l'organizzazione portuale o l'autorità marittima danno in concessione le aree demaniali e le banchine comprese nell'ambito portuale alle imprese di cui all'art. 16, co. 3, per l'espletamento delle operazioni portuali, fatta salva l'utilizzazione degli immobili da parte di amministrazioni pubbliche per lo svolgimento di funzioni attinenti ad attività marittime e portuali. E' altresì sottoposta a concessione da parte dell'Autorità portuale, e laddove non istituita dall'autorità marittima, la realizzazione e la gestione di opere attinenti alle attività marittime e portuali collocate a mare nell'ambito degli specchi acquei esterni alle difese foranee anch'essi da considerarsi a tal fine ambito portuale, purché interessati dal traffico portuale e dalla prestazione dei servizi portuali anche per la realizzazione di impianti destinati ad operazioni di imbarco e sbarco rispondenti alle funzioni proprie dello scalo marittimo [, come individuati ai sensi dell'art. 4, comma 3]. Le concessioni sono affidate, previa determinazione dei relativi canoni, anche commisurati all'entità dei traffici portuali ivi svolti, sulla base di idonee forme di pubblicità, stabilite dal Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro delle finanze, con proprio decreto. Con il medesimo decreto sono altresì indicati:

- a) la durata della concessione, i poteri di vigilanza e controllo delle Autorità concedenti, le modalità di rinnovo della concessione ovvero di cessione degli impianti a nuovo concessionario;
- b) i limiti minimi dei canoni che i concessionari sono tenuti a versare.

1-bis. Sono fatti salvi, fino alla scadenza del titolo concessorio, i canoni stabiliti dalle autorità portuali relativi a concessioni già assentite alla data di entrata in vigore del decreto di cui al co. 1.

Art. 18 l. 84/1994 - 3

7. In ciascun porto l'impresa concessionaria di un'area demaniale deve **esercitare direttamente** l'attività per la quale ha ottenuto la concessione, non può essere al tempo stesso concessionaria di altra area demaniale nello stesso porto, a meno che l'attività per la quale richiede una nuova concessione sia differente da quella di cui alle concessioni già esistenti nella stessa area demaniale, e non può svolgere attività portuali in spazi diversi da quelli che le sono stati assegnati in concessione. Su motivata richiesta dell'impresa concessionaria, l'autorità concedente può autorizzare l'affidamento ad altre imprese portuali, autorizzate ai sensi dell'art. 16, dell'esercizio di alcune attività comprese nel ciclo operativo.


8. L'autorità portuale o, laddove non istituita, l'autorità marittima sono tenute ad effettuare accertamenti con cadenza annuale al fine di verificare il permanere dei requisiti in possesso al momento del rilascio della concessione e l'attuazione degli investimenti previsti nel programma di attività di cui al co. 6, lett. a).

9. In caso di mancata osservanza degli obblighi assunti da parte del concessionario, nonché di mancato raggiungimento degli obiettivi indicati nel programma di attività, di cui al co. 6, lett. a), senza giustificato motivo, l'AdSP o, laddove non istituita, l'autorità marittima revocano l'atto concessorio.

9- bis. Le disposizioni del presente articolo si applicano anche ai depositi e stabilimenti di prodotti petroliferi e chimici allo stato liquido, nonché di altri prodotti affini, siti in ambito portuale.

Le concessioni portuali

- ▶ il legislatore speciale, con l. 172/2003, ha modificato l'art. 18, co. 7, prevedendo che «su motivata richiesta dell'impresa concessionaria, l'autorità concedente può autorizzare l'affidamento ad altre imprese portuali, autorizzate ai sensi dell'art. 16, dell'esercizio di alcune attività comprese nel ciclo operativo».
- ▶ il legislatore ha previsto **l'emanazione di un decreto ministeriale**, cui venivano demandate, tra l'altro, la regolamentazione di diversi aspetti del procedimento finalizzato al rilascio dell'atto concessorio, nonché la determinazione delle «idonee forme di pubblicità» in base alle quali le autorità debbono affidare le concessioni (art. 18, comma 1, legge n. 84/1994):
 - «a) la durata della concessione, i poteri di vigilanza e controllo delle autorità concedenti, le modalità di rinnovo della concessione ovvero di cessione degli impianti a nuovo concessionario;
 - b) i limiti minimi dei canoni che i concessionari sono tenuti a versare» (art. 18, co. 1), nonché«i criteri cui devono attenersi le autorità portuali o marittime nel rilascio delle concessioni al fine di riservare nell'ambito portuale spazi operativi allo svolgimento delle operazioni portuali da parte di altre imprese non concessionarie» (art. 18, co. 2)
- ▶ Né sarebbe possibile, allo stato attuale, provvedere a colmare tale lacuna normativa per mezzo di un decreto interministeriale: ha osservato in proposito la dottrina che, in base al nuovo assetto costituzionale a seguito della riforma del titolo V della Costituzione, la materia «porti» rientra oggi nella potestà normativa concorrente di Stato e Regioni, e pertanto i regolamenti di attuazione ai quali rinvia la l. 84/1994 devono ritenersi ora di competenza regionale, e non statale.
- ▶ Il decreto ministeriale è stato recentemente emanato: d.m. 28.12.2022 n. 419



La fornitura di lavoro portuale temporaneo

Art. 17 l. 84/94

Problema della variabilità della domanda di servizi portuali, anche una volta sopresse le compagnie portuali

- a) Impresa portuale autorizzata da Adsp o nei porti non compresi in AdsP, da Autorità marittima (regime monopolistico)
- b) Nei porti in cui non è stata istituita la precedente impresa, vi è Agenzia promossa dall'AdsP
- c) In determinate situazioni, anche agenzie di diritto comune

Art. 17 l. 84/1994 - 1

Articolo 17 - Disciplina della fornitura del lavoro portuale temporaneo.

Il presente articolo disciplina la fornitura di lavoro temporaneo alle imprese di cui agli artt. 16 e 18 per l'esecuzione delle operazioni portuali e dei servizi portuali autorizzati ai sensi dell'art. 16, co. 3. **La presente disciplina della fornitura del lavoro portuale temporaneo è disciplina speciale.**

2. Le AdSP o, laddove non istituite, le autorità marittime, autorizzano l'erogazione delle prestazioni di cui al co. 1 da parte di una impresa, la cui attività deve essere esclusivamente rivolta alla fornitura di lavoro temporaneo per l'esecuzione delle operazioni e dei servizi portuali, da individuare secondo una procedura accessibile ad imprese italiane e comunitarie. Detta impresa, che deve essere dotata di adeguato personale e risorse proprie con specifica caratterizzazione di professionalità nell'esecuzione delle operazioni portuali, non deve esercitare direttamente o indirettamente le attività di cui agli artt. 16 e 18 e le attività svolte dalle società di cui all'art. 21, co. 1, lett. a), ne' deve essere detenuta direttamente o indirettamente da una o più imprese di cui agli artt. 16, 18 e 21, co. 1, lett. a), e neppure deve detenere partecipazioni anche di minoranza in una o più imprese di cui agli artt. 16, 18 e 21, co. 1, lett. a), impegnandosi, in caso contrario, a dismettere dette attività e partecipazioni prima del rilascio dell'autorizzazione.

3. L'autorizzazione di cui al co. 2 viene rilasciata dall' AdSP o, laddove non istituita, dall'autorità marittima entro centoventi giorni dall'individuazione dell'impresa stessa e, comunque, subordinatamente all'avvenuta dismissione di ogni eventuale attività e partecipazione di cui al medesimo comma. L'impresa subentrante è tenuta a corrispondere il valore di mercato di dette attività e partecipazioni all'impresa che le dismette.

(...)

5. Qualora non si realizzi quanto previsto dai co. 2 e 3, le prestazioni di cui al co. 1, vengono erogate da agenzie promosse dalle AdSP o, laddove non istituite, dalle autorità marittime e soggette al controllo delle stesse e la cui gestione è affidata ad un organo direttivo composto da rappresentanti delle imprese di cui agli artt. 16, 18 e 21, co. 1, lett. a) (...) Con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro del lavoro e della previdenza sociale, sono adottate le norme per l'istituzione ed il funzionamento dell'agenzia.

Art. 17 l. 84/1994 - 2

6. L'impresa di cui al co. 2 e l'agenzia di cui al co. 5, qualora non abbiano personale sufficiente per far fronte alla fornitura di lavoro temporaneo prevista al co. 1, possono rivolgersi, quali imprese utilizzatrici, ai soggetti abilitati alla fornitura di prestazioni di lavoro temporaneo previsti all'art. 2 della legge 24 giugno 1997, n. 196.

(...)

8. Al fine di favorire la formazione professionale, l'impresa di cui al co. 2 e l'agenzia di cui al co. 5 realizzano iniziative rivolte al soddisfacimento delle **esigenze di formazione** dei prestatori di lavoro temporaneo.

10. Le AdSP o, laddove non istituite, le autorità marittime adottano **specifici regolamenti** volti a controllare le attività effettuate dai soggetti di cui ai co. 2 e 5 anche al fine di verificare l'osservanza dell'obbligo di parità di trattamento nei confronti delle imprese di cui agli artt. 16, 18 e 21, co. 1, lett. a), e della capacità di prestare le attività secondo livelli quantitativi e qualitativi adeguati. Detti regolamenti dovranno prevedere tra l'altro:

- a) criteri per la determinazione e applicazione delle tariffe da approvare dall'AdSP;
- b) disposizioni per la determinazione qualitativa e quantitativa degli organici dell'impresa di cui al co. 2 e dell'agenzia di cui al co. 5 in rapporto alle effettive esigenze delle attività svolte;
- c) predisposizione di piani e programmi di formazione professionale sia ai fini dell'accesso alle attività portuali, sia ai fini dell'aggiornamento e della riqualificazione dei lavoratori;
- d) procedure di verifica e di controllo da parte delle AdSP circa l'osservanza delle regolamentazioni adottate;
- e) criteri per la salvaguardia della sicurezza sul lavoro.

Art. 17 l. 84/1994 - 3

11. Ferme restando le competenze dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato, le AdSP o, laddove non istituite, le autorità marittime, che hanno rilasciato le autorizzazioni di cui al co. 2, possono sospenderne l'efficacia o, nei casi più gravi, revocarle allorquando accertino la violazione degli obblighi nascenti dall'esercizio dell'attività autorizzata. Nel caso in cui la violazione sia commessa da agenzie di cui al co. 5, le AdSP o, laddove non istituite, le autorità marittime possono disporre la sostituzione dell'organo di gestione dell'agenzia stessa.

12. La violazione delle disposizioni tariffarie, previste dai regolamenti di cui al co. 10, è punita con la sanzione amministrativa pecuniaria da 5164,57 euro a 30987,41 euro.

13. Le AdSP, o, laddove non istituite, le autorità marittime, inseriscono negli atti di autorizzazione di cui al presente articolo, nonché in quelli previsti dall'art. 16 e negli atti di concessione di cui all'art. 18, disposizioni volte a garantire un trattamento normativo ed economico minimo inderogabile ai lavoratori e ai soci lavoratori di cooperative dei soggetti di cui al presente articolo e agli artt. 16, 18 e 21, co. 1, lett. b). CCNL

14. Le AdSP esercitano le competenze di cui al presente articolo previa deliberazione del comitato portuale, sentita la commissione consultiva. Le autorità marittime esercitano le competenze di cui al presente articolo sentita la commissione consultiva.

(...)

15-bis. Al fine di sostenere l'occupazione, il rinnovamento e l'aggiornamento professionale degli organici dell'impresa o dell'agenzia fornitrice di manodopera, l'AdSP può destinare una quota, comunque non eccedente il 15% delle entrate proprie derivanti dalle tasse a carico delle merci sbarcate ed imbarcate, al finanziamento della **formazione**, del ricollocamento del personale, ivi incluso il reimpiego del personale inidoneo totalmente o parzialmente allo svolgimento di operazioni e servizi portuali in altre mansioni, e delle misure di incentivazione al pensionamento dei lavoratori dell'impresa o dell'agenzia di cui al presente articolo.



I servizi portuali alle navi: i servizi tecnico-nautici

I servizi tecnico-nautici

- ▶ Sono servizi ancillari alla navigazione che perseguono esigenze di sicurezza.
- ▶ Sono:
 - ▶ Pilotaggio
 - ▶ Rimorchio
 - ▶ Ormeggio
 - ▶ battellaggio

Art. 14 L. 84/1994

- **1-bis. I servizi tecnico-nautici di pilotaggio, rimorchio, ormeggio e battellaggio sono servizi di interesse generale atti a garantire nei porti, ove essi sono istituiti, la sicurezza della navigazione e dell'approdo.** L'obbligatorietà dei servizi tecnico-nautici è stabilita e disciplinata con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, su proposta dell'autorità marittima, d'intesa con l'AdSP ove istituita, sentite le associazioni di categoria nazionali interessate. In caso di necessità e di urgenza, l'autorità marittima, sentita l'AdSP ove istituita, può temporaneamente modificare il regime di obbligatorietà dei servizi tecnico-nautici per un periodo non superiore a trenta giorni, prorogabili una sola volta. I criteri e i meccanismi di formazione delle tariffe dei servizi di pilotaggio, rimorchio, ormeggio e battellaggio sono stabiliti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sulla base di un'istruttoria condotta congiuntamente dal comando generale del Corpo delle capitanerie di porto e dalle rappresentanze unitarie delle AdSP, dei soggetti erogatori dei servizi e dell'utenza portuale.
- 1-ter. Nei porti sede di AdSP la disciplina e l'organizzazione dei servizi di cui al comma 1-bis sono stabilite dall'Autorità marittima di intesa con l'AdSP. In difetto di intesa provvede il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.
- 1-quater. Ai fini della prestazione dei servizi tecnico-nautici di cui al comma 1-bis, per porti o per altri luoghi d'approdo o di transito delle navi si intendono anche le strutture di ormeggio presso le quali si svolgono operazioni di imbarco o sbarco di merci e passeggeri, come banchine, moli, pontili, piattaforme, boe, torri, navi o galleggianti di stoccaggio temporaneo e punti di attracco, in qualsiasi modo realizzate anche nell'ambito di specchi acquei esterni alle difese foranee.

Pilotaggio

Art. 92 - Attribuzioni e obblighi del pilota

Il pilota suggerisce la rotta e assiste il comandante nella determinazione delle manovre necessarie per seguirla.

Nelle località dove il pilotaggio è obbligatorio, il pilota deve prestare la sua opera fino a quando la nave sia giunta fuori della zona di cui all' art. 87, o sia ormeggiata nel luogo ad essa assegnato.

Nelle località dove il pilotaggio non è obbligatorio il pilota deve prestare la sua opera fino a quando ne sia richiesto dal comandante della nave.

Art. 93 - Responsabilità del pilota

Il pilota è responsabile per i danni cagionati da atti da esso compiuti o fatti da esso determinati durante il pilotaggio quando venga provato che l'evento dannoso occorso alla nave, a persone o a cose deriva da inesattezza delle informazioni o delle indicazioni fornite dal pilota medesimo per la determinazione della rotta.

La responsabilità del pilota è comunque limitata all'importo complessivo di euro un milione per ciascun evento, indipendentemente dal numero dei soggetti danneggiati e dai tipi di sinistro occorsi, ferma restando la responsabilità dell'armatore secondo i principi dell'ordinamento.

Il limite previsto dal secondo comma non si applica nel caso in cui sia accertata la responsabilità del pilota per dolo o colpa grave.

Art. 94 - Assicurazione obbligatoria del pilota

Ciascun pilota stipula con un'idonea impresa di assicurazione un contratto di assicurazione per la responsabilità civile derivante dai danni cagionati nell'esercizio dell'attività di pilotaggio, secondo la disciplina prevista nell'art. 93 e con massimale pari al limite di responsabilità stabilito al secondo comma del medesimo art. 93.

Una copia del contratto di assicurazione di cui al primo comma è depositata dal pilota nella sede della corporazione dei piloti presso la quale presta servizio. L'autorità marittima, nell'esercizio dei poteri di vigilanza di cui all'art. 88, accerta la validità e l'idoneità del contratto medesimo.

La mancanza, l'invalidità o l'insufficienza della copertura assicurativa ai sensi del primo comma preclude l'esercizio o la prosecuzione dell'attività di pilotaggio

Pilotaggio

Art. 92 - Attribuzioni e obblighi del pilota

Il pilota suggerisce la rotta e assiste il comandante nella determinazione delle manovre necessarie per seguirla.

Nelle località dove il pilotaggio è obbligatorio, il pilota deve prestare la sua opera fino a quando la nave sia giunta fuori della zona di cui all' art. 87, o sia ormeggiata nel luogo ad essa assegnato.

Nelle località dove il pilotaggio non è obbligatorio il pilota deve prestare la sua opera fino a quando ne sia richiesto dal comandante della nave.

Art. 93 - Responsabilità del pilota

Il pilota è responsabile per i danni cagionati da atti da esso compiuti o fatti da esso determinati durante il pilotaggio quando venga provato che l'evento dannoso occorso alla nave, a persone o a cose deriva da inesattezza delle informazioni o delle indicazioni fornite dal pilota medesimo per la determinazione della rotta.

La responsabilità del pilota è comunque limitata all'importo complessivo di euro un milione per ciascun evento, indipendentemente dal numero dei soggetti danneggiati e dai tipi di sinistro occorsi, ferma restando la responsabilità dell'armatore secondo i principi dell'ordinamento.

Il limite previsto dal secondo comma non si applica nel caso in cui sia accertata la responsabilità del pilota per dolo o colpa grave.

Art. 94 - Assicurazione obbligatoria del pilota

Ciascun pilota stipula con un'idonea impresa di assicurazione un contratto di assicurazione per la responsabilità civile derivante dai danni cagionati nell'esercizio dell'attività di pilotaggio, secondo la disciplina prevista nell'art. 93 e con massimale pari al limite di responsabilità stabilito al secondo comma del medesimo art. 93.

Una copia del contratto di assicurazione di cui al primo comma è depositata dal pilota nella sede della corporazione dei piloti presso la quale presta servizio. L'autorità marittima, nell'esercizio dei poteri di vigilanza di cui all'art. 88, accerta la validità e l'idoneità del contratto medesimo.

La mancanza, l'invalidità o l'insufficienza della copertura assicurativa ai sensi del primo comma preclude l'esercizio o la prosecuzione dell'attività di pilotaggio

Rimorchio

Artt. 101-107 c. nav.

Art. 101 - Istituzione del servizio di rimorchio marittimo.

Il servizio di rimorchio nei porti e negli altri luoghi di approdo o di transito delle navi addette alla navigazione marittima, **non può essere esercitato senza concessione**, fatta dal capo del compartimento, secondo le norme del regolamento.

L' autorità predetta determina nell' atto di concessione il numero e le caratteristiche dei mezzi tecnici da adibire al servizio.

Le tariffe relative al servizio sono stabilite dal capo del compartimento, sentite le associazioni sindacali interessate.

Art. 103 - Obblighi derivanti dal contratto di rimorchio

Quando all' armatore del rimorchiatore non è fatta consegna degli elementi da rimorchiare, gli obblighi e le responsabilità derivanti dal contratto di rimorchio si riferiscono esclusivamente alla trazione degli elementi medesimi.

Se le parti non dispongono diversamente, la direzione della rotta e della navigazione s'intende affidata al comandante del rimorchiatore.

- rientra nella fattispecie anche il rimorchio mediante spinta che deve comunque prevedere una prestazione di energia motrice
- Va escluso dalla disciplina del rimorchio il caso in cui la prestazione di energia motrice sia fornita da terra prestato con mezzi terrestri, operanti su un percorso parallelo alla via d'acqua.

Si distinguono in:

Rimorchio-manovra e rimorchio-trasporto

In base alla consegna o meno dell'elemento rimorchiato all'armatore del rimorchiatore.

Rimorchio

Art. 104 - Responsabilità durante il rimorchio

L'armatore del rimorchiatore e gli armatori degli elementi rimorchiati sono responsabili rispettivamente dei danni sofferti dagli elementi rimorchiati e dei danni sofferti dal rimorchiatore, a meno che provino che tali danni non sono derivati da cause loro imputabili.

Dei danni sofferti da terzi durante il rimorchio sono solidalmente responsabili gli armatori degli elementi rimorchiati e l'armatore del rimorchiatore, che non provino che tali danni non sono derivati da cause loro imputabili.

Quando la direzione della navigazione del convoglio è affidata al comandante del rimorchiatore, gli armatori degli elementi rimorchiati, per quanto concerne i danni causati dalle manovre, devono provare esclusivamente, agli effetti dei commi precedenti, che i danni non sono derivati da mancata o cattiva esecuzione degli ordini impartiti dal comandante del rimorchiatore. Analoga prova deve fornire l'armatore del rimorchiatore, quando la direzione della navigazione è affidata al comandante di un elemento rimorchiato.

Art. 105 - Obblighi e responsabilità in caso di consegna al rimorchiatore

Fermo il disposto dell'articolo precedente, quando è fatta consegna degli elementi rimorchiati all'armatore del rimorchiatore, gli obblighi e le responsabilità di quest'ultimo e dei suoi dipendenti e preposti sono regolati dalle disposizioni sul contratto di trasporto.

Art. 106 - Soccorso prestato alla nave rimorchiata

Il rimorchiatore che, al fine di assistere o salvare la nave rimorchiata, presta un'opera eccedente quella normale di rimorchio, ha diritto alle indennità ed al compenso previsti nell'art. 491.

Art. 107 - Servizi per l'ordine e la sicurezza del porto

Oltre che nei casi previsti nell'art. 70, i rimorchiatori devono essere messi a disposizione delle autorità portuali che lo richiedano per qualsiasi servizio necessario all'ordine e alla sicurezza del porto.

Ormeggio e battellaggio

Servizi disciplinati dal comandante del porto

Gli ormeggiatori:

Ormeggiano e disormeggiano le navi in partenza ed in arrivo, e vigilano sugli ormeggi durante la sosta.

Possono essere costituiti in gruppo dal capo del compartimento (art. 209 reg. nav. mar.)

I battellieri:

Trasportano persone e beni necessari alla normale attività delle navi in rada
Possono essere costituiti in gruppo dal capo del compartimento (art. 209 reg. nav. mar.)

Art. 14,1-quinquies, l. 84/1994: A seguito dell'esercizio dei poteri del comandante del porto previsti dall'art. 81 c. nav. e dall'art. 209 reg. nav. mar., gli ormeggiatori iscritti nel relativo registro, previa specifica procedura concorsuale, si costituiscono in società cooperativa. Il funzionamento e l'organizzazione di tale società sono soggette alla vigilanza e al controllo del comandante del porto e lo statuto e le sue eventuali modifiche sono approvate dal comandante del porto secondo le direttive emanate in materia dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.