



# **Istituto Idrografico della Marina**

## **Genova**



### ***Rilievi idrografici: inquadramento normativo-giuridico- tecnico***

***Relatore Com.te Danilo Manconi***

***Roma 17 Febbraio 2016***

# Disciplinare tecnico per la normalizzazione delle modalità esecutive per la realizzazione dei rilievi batimetrici

La presente analisi si propone di offrire un contributo di pensiero al fine di inquadrare la problematica inerente l'esecuzione di un rilievo batimetrico e le possibili conseguenze sul piano giuridico.

1. FONTI NORMATIVE – QUADRO NORMATIVO
2. VALENZA REGOLAMENTARE DEL DISCIPLINARE
3. LA DOCUMENTAZIONE NAUTICA
4. MANCATO AGGIORNAMENTO DELLA DOCUMENTAZIONE NAUTICA  
(Carta nautica, Portolani, ecc)
5. CONSEGUENZE SUL MANCATO RISPETTO DEL DISCIPLINARE
6. CASE STUDY SU EVENTUALI RESPONSABILITÀ

La problematica che qui viene analizzata per gli aspetti giuridici investe due tipologie di considerazioni distinte ma nel contempo unite:

- La prima di ordine tecnico



- La seconda di ordine giuridico



**La seconda nasce per sopperire alla prima**

# Profilo tecnico

## Punto di partenza – La necessità tecnica

La misura del dato di fondale, soprattutto perché trattasi di misura indiretta, è influenzata da innumerevoli fattori.

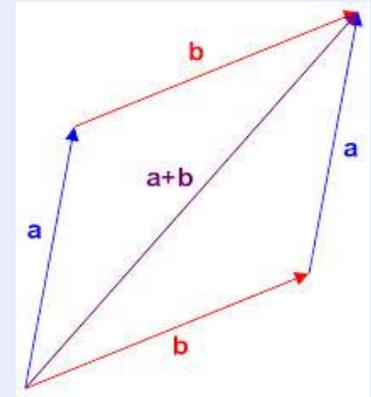
Affinché la misura sia:

- Raffrontabile su serie storica e «Interoperabile»;
- Immediatamente comprensibile all'utente – navigante:  
Rappresentativa;
- Verificabile nella sua corretta esecuzione;
- Adeguatamente precisa e accurata.

**Ha reso necessario l'emanazione di una norma giuridico-tecnica di esecuzione.**

# Profilo giuridico

## Fonti giuridiche – Quadro normativo



### Costituzione della Repubblica Italiana

L'articolo 117, riserva allo Stato la legislazione esclusiva anche su “pesi, misure e determinazione del tempo;...” (art. 117 comma 2 lett. r)

# Legge n. 68 del 2 febbraio 1960

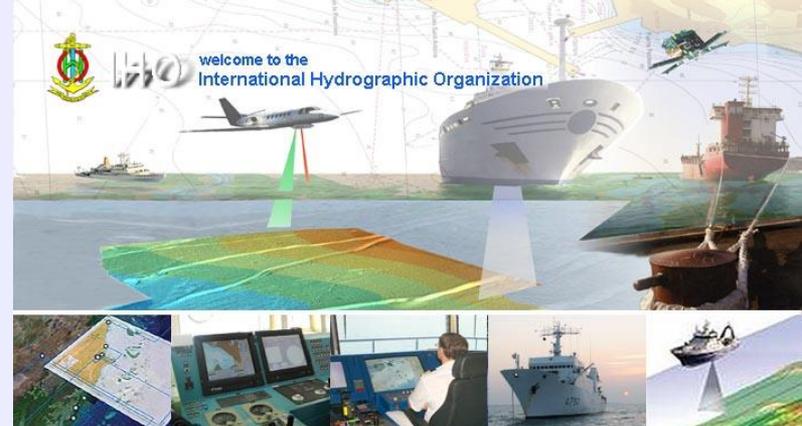


*Norme sulla cartografia ufficiale dello Stato e sulla disciplina della produzione e dei rilevamenti terrestri e idrografici*

all'art. 1 prevede:

"Sono **Organi cartografici dello Stato**: l'Istituto geografico militare; **l'Istituto idrografico della Marina**;...omissis...";

La cartografia ufficiale dello Stato (valore legale) è costituita dalle carte geografiche, topografiche, corografiche, nautiche, aeronautiche, catastali e geologiche pubblicate da un ente cartografico dello Stato e dall'ente stesso dichiarate ufficiali.

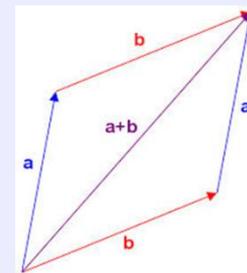


## Legge n. 925 del 15 novembre 1973

*Ratifica ed esecuzione della convenzione sull' Organizzazione idrografica internazionale, conclusa a Monaco Principato il 3 maggio 1967*

Scopo è di standardizzare con linee guida l'attività in materia di idrografia con riferimento:

1. Alle modalità di acquisizione delle informazioni;
2. Alla realizzazione della Documentazione nautica;
3. Alla formazione del personale;



**Scopo: la sicurezza della navigazione e la protezione dell'ambiente marino.**

# Obbligatorietà normative IHO



**SOLAS 74/78** Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (Ratificata con legge 23 maggio 1980, n.313)

Nel luglio 2002, E' entrato in vigore il nuovo **Capitolo V** della **SOLAS 74/78**.  
**La regola 2:** definisce la carta nautica e chi deve emetterla (Resolution IMO/IHO A 706(17)- Word-Wide Navigational Warning Service.

## La regola 9:

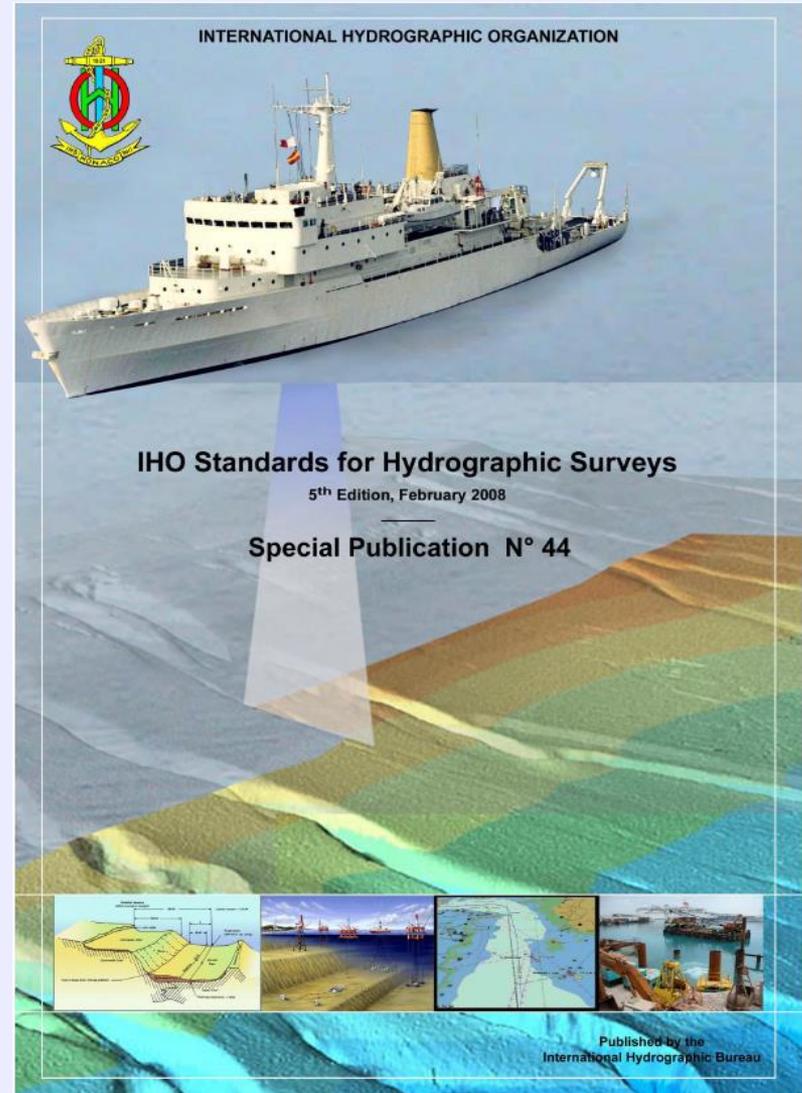
- efficienti Servizi idrografici
- produrre adeguate e uniformi (**normalizzazione**) e aggiornate documentazioni nautiche (Carte nautiche, ecc).
- Richiamo alle norme IHO. (**Diventano cogenti**)

**La regola 27:** Obbliga ogni nave ad essere munita della Documentazione nautica aggiornata ed edita da Servizi idrografici di Stato.

## **S-44** - IHO STANDARDS FOR HYDROGRAPHIC SURVEYS:

1. Determina gli standard minimi per eseguire un rilievo ai fini della sicurezza della navigazione.
2. L'uso primario è la realizzazione delle Carte nautiche ma è opportuno un uso diffuso;
3. Individua l'Amministrazione competente: I.I.M.
4. Stabilisce che l'Organizzazione idrografica deve valutare se siano necessari requisiti più restrittivi

## **C-13** – Manual on Hydrography



# Potestà Regolamentare in capo all'Istituto Idrografico della Marina.

**La Legge n. 68/60** all'art 1 stabilisce che l'I.I.M. è Organo cartografico di Stato e pubblica la cartografia ufficiale dello Stato ([Servizio pubblico](#)).



**SOLAS 74/78, DPR 435/91, D.lvo 541/99, ecc**

Impongono alle navi di essere dotate delle Documentazione nautica edita dall'I.I.M.

**La S-44** nel determinare i requisiti di accuratezza e qualità minimi, statuisce che l'I.I.M. è l'Amm.ne competente che deve applicare le norme internazionali e valutare eventuali più stringenti requisiti.

**L'Art. 27, 2° c. Reg. Cod. Nav.** che statuisce che il concessionario è tenuto all'osservanza delle disposizioni dei competenti uffici relative ai servizi di interesse pubblico.

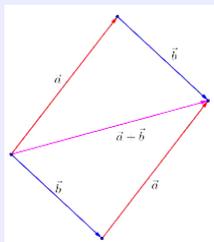
**Il D.Lgs 66/2010**, con riferimento al quadro giuridico sopra delineato, all'art. 117 dispone che nel Regolamento siano individuate le funzioni del I.I.M.



Il DPR n. 90/2010 all'art. 222, comma 1 lett. c), assegna all'I.I.M. il compito ...di redigere normative tecniche ... per standardizzare l'esecuzione dei rilievi idrografici, da svolgere nell'ambito della pubblica amministrazione, comunque inerenti la sicurezza della navigazione»

## MA SOPRATTUTTO:

al comma 1 lettera l): «disciplina gli standard per quanto attiene i rilievi idrografici effettuati da soggetti esterni all'amministrazione della difesa.»



Dal Combinato disposto di tutte le norme sopraindicate si delineano i due requisiti necessari affinché il Disciplinare sia cogente:

### Tipicità e Nominatività:

**Redige la normativa tecnica e disciplina gli standard perché: per i rilievi che abbiano riflessi sulla sicurezza della navigazione – protezione ambiente o sulla trasposizione nella documentazione ufficiale dello Stato.**

## La Norma è VINCOLANTE



Con questo documento tecnico (Regolamento) sono stati:

1. normalizzati e determinati gli standard minimi;
2. adeguate le prescrizioni internazionali alle esigenze di sicurezza nazionale.

Lo scopo è di determinare livelli minimi.

E' demandato al professionista valutare maggiori e più stringenti requisiti

I.I. 3176

ISTITUTO IDROGRAFICO DELLA MARINA

DISCIPLINARE TECNICO  
PER LA REALIZZAZIONE DEI RILIEVI IDROGRAFICI  
LITORANEI E PORTUALI



Edizione 2014

# Alcuni possibili effetti in conseguenza del mancato rispetto del disciplinare:



1. La misura presenta profili di criticità giuridica (**Validità legale**) e quindi di sua utilizzabilità;
2. Possibili conseguenze penali e civili (**Case Study**);
3. Il fondali rilevati sono potenzialmente inidonei ad assolvere alla funzione di precisa conoscibilità del dato di fondale e quindi, sempre potenzialmente, **pericolosi**.

4. L'autorità marittima è impossibilitata ad emettere i provvedimenti di sicurezza tesi alla gestione del bene.  
([Ordinanze](#))
5. I dati di fondale potrebbero non essere comparabili su serie storica ([libretto delle misure](#)).
6. Nel caso di dragaggi l'opera potrebbe non essere collaudabile.
7. L'I.I.M. non può aggiornare la documentazione nautica.



# MANCATO AGGIORNAMENTO DELLA CARTA NAUTICA

## Situazione iniziale:

Le opere marittime e i porti ovviamente sono realizzati per le **unità navali**.

I **soggetti gestori dei porti** sono: Stato, Autorità Portuale, Regioni, Comuni, Concessionari.

I soggetti gestori sono Responsabili della discrasia tra quanto riportato sulla Documentazione nautica e la realtà (*Tra le tante: Cassazione Civile III n. 8692 del 09.04.2009; Trib. Catania 29.02.1988, in Foro it., 1989, 1283*).  
quali responsabili della manutenzione, ossia del mantenimento della capacità del bene a soddisfare la funzione cui è preposto e della determinazione e comunicazione dei suoi limiti di impiego (es. altezza di un sottopasso, larghezza di una strada, batimetria di un porto, ecc)

ART. 2043 e 2051 cc art. 23 Reg. Cod. Nav.

Un documento che fa prova legale di fatti o atti giuridici in quanto redatto, con le prescritte formalità, da un pubblico funzionario o da un privato che esercita una funzione pubblica (es. notaio, D.L., I.I.M., ecc), al quale la norma ha attribuito la relativa facoltà è detto:

**«Atto pubblico».**

**Hanno valenza legale in merito a tutto quanto  
in essi contenuto.**

## La Carta nautica è un atto pubblico particolare:

- Ai sensi dell'art. 1 della **legge 68/60**, l'**Istituto Idrografico della Marina** è un **Organo cartografico della Stato** che pubblica la **cartografia nautica ufficiale dello Stato**. Attribuzioni confermate dal **D.P.R. 15 marzo 2010., n. 90**.

- **SOLAS 74/78, DPR 435/91, D.Lgs 541/99, ecc** Impongono alle navi di essere dotate di Carte nautiche edite dall'I.I.M.



- In virtù delle disposizioni sopra menzionate, le carte dall'Istituto Idrografico della Marina sono **atti pubblici** ai sensi dell'art. 2699 del Codice Civile **poiché aventi valenza legale in merito a tutto quanto in essi contenuto.**



- Ma soprattutto, quanto sopra richiamato statuisce che, nel campo **cartografico-nautico**, **è ufficiale solo quanto prodotto dall'Istituto Idrografico della Marina**, fissando in capo ad esso una **competenza esclusiva** in materia, soprattutto nel campo della sicurezza della navigazione.

# Cosa sono i Documenti Nautici o Documentazione Nautica

## Definizione

Si definiscono “**Carte Nautiche**” e “**Pubblicazioni Nautiche**” le carte e i libri o un database appositamente compilato dal quale tali carte e libri sono tratte, realizzati con lo specifico scopo di soddisfare le esigenze della **sicurezza della navigazione** marittima ed ufficialmente emessi dall’Istituto Idrografico della Marina. Nel loro insieme indicati come “**Documenti Nautici**” o “**Documentazione Nautica**”.

## La documentazione nautica è costituita da:

➤ **Carte Nautiche**

➤ **Portolani**

➤ Elenco dei Fari e Segnali da Nebbia

➤ Radioservizi per la Navigazione

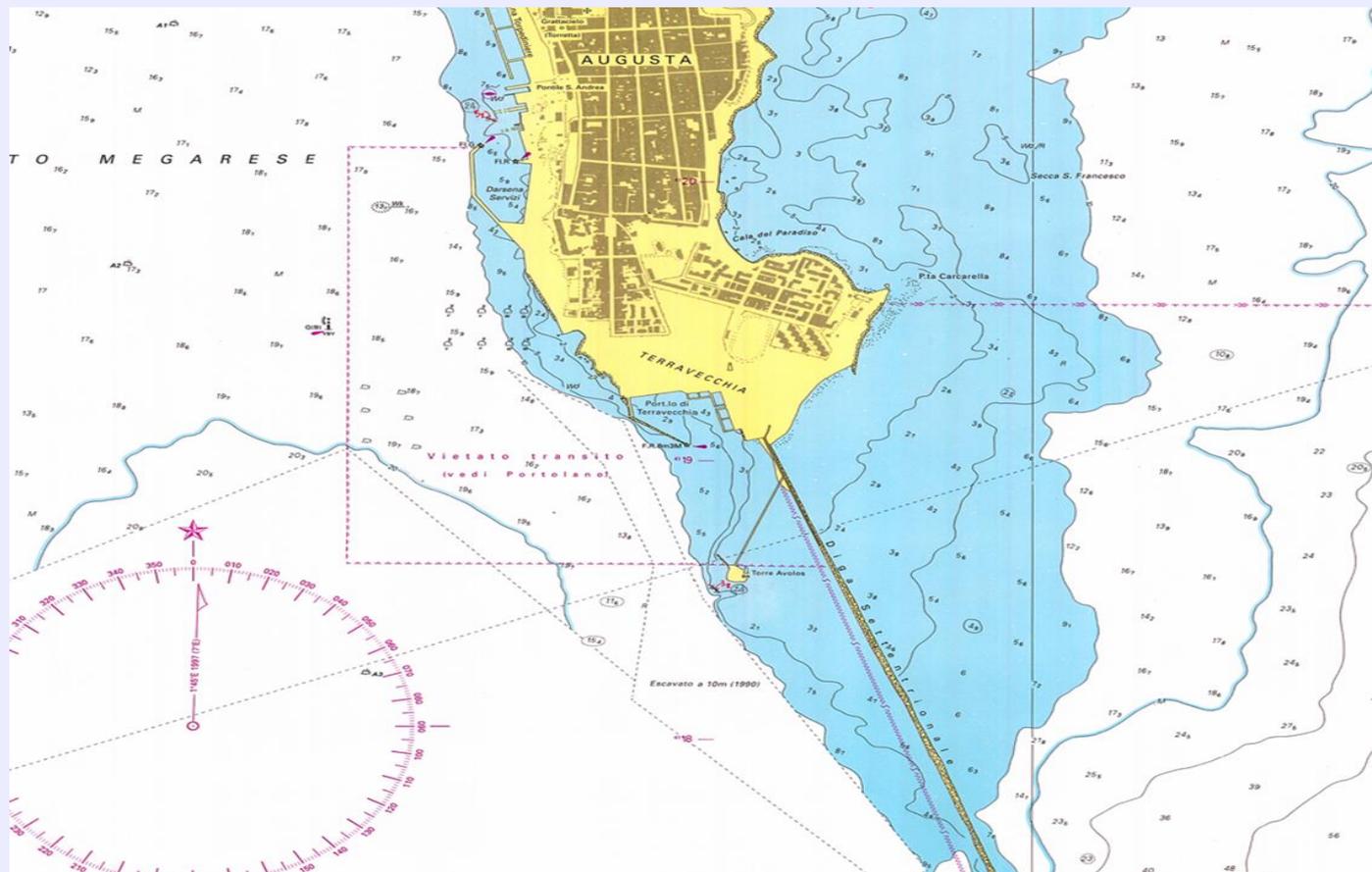
➤ Effemeridi Nautiche

➤ Tavole di marea

➤ Tavole nautiche

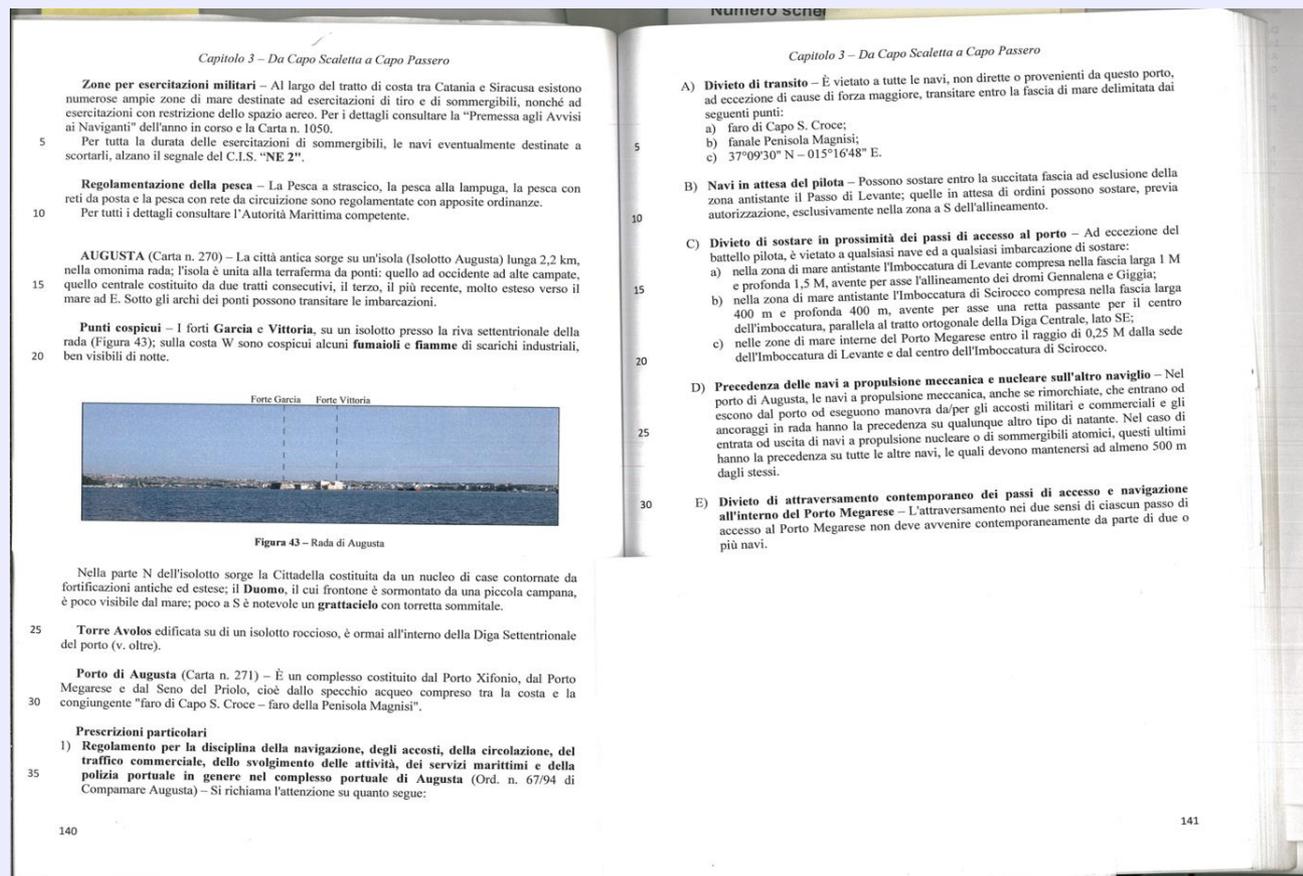
➤ Fascicolo avvisi ai naviganti

**Le carte nautiche** sono delle carte geografiche su cui sono rappresentate (certificazioni - fini sicurezza) in maniera grafica e tramite apposito simbolismo tutte le informazioni e gli elementi necessari e utili per la condotta della navigazione (batimetria, pericoli, fanali, punti cospicui, avvertenze, regolamentazioni giuridiche, ecc.).



Disciplinare Rilievi Idrografici

**Portolani** sono documenti complementari alla cartografia nautica che contengono tutte quelle notizie che non possono essere rappresentate sulle carte nautiche ma che sono utili per il navigante (descrizione della costa, pescaggi in banchina, sunto delle ordinanze, ecc.)



## **AGGIORNAMENTO DEI DOCUMENTI NAUTICI.**

Dal punto di vista dell'aggiornamento, i documenti nautici si dividono in due categorie:

- **documenti ad aggiornamento sistematico;**
- **documenti ad aggiornamento occasionale.**

Appartengono alla prima categoria: le Carte, i Portolani, l'Elenco Fari, i Radioservizi, ed i Cataloghi. Per questi documenti ***l'aggiornamento è una caratteristica fondamentale*** in quanto trattano argomenti che vanno soggetti a continue varianti.

**Fascicolo Avvisi ai Naviganti**

**Avvisi urgenti ai naviganti**

**I documenti nautici di edizione abrogata o non aggiornati perdono valore.**

# Case Study: mancato rispetto del disciplinare mancato aggiornamento Carta



- L'I.I.M. nella redazione della Documentazione nautica deve attenersi obbligatoriamente alla normativa nazionale e internazionale.
- Il navigante viene a conoscenza delle condizioni fisiche e giuridiche del luogo tramite la Documentazione nautica, dotazione di cui deve essere obbligatoriamente in possesso (SOLAS Cap V, DPR 435/91, direttiva 97/1970/CE, ecc).
- Il mancato utilizzo del Disciplinare non consente di utilizzare il rilievo o può fornire dati non esatti;
- Lo mancata o errata rappresentazione costituisce fonte di responsabilità del soggetto gestore perché: o possono esserci dei danni (insidia da trabocchetto) o perché non mette a conoscenza l'utente degli esatti «limiti funzionali del bene».
- I gestore chiamato in causa a sua volta potrebbe avanzare pretese risarcitorie al tecnico professionista.

# CENNI SU POSSIBILI RESPONSABILITA'

L'operato di qualsiasi professionista è suscettibile di essere valutato dall'autorità giudiziaria sotto il profilo della responsabilità, non esclusa quella penale.

## Principali figure coinvolte:

1. Progettista
2. Responsabile del procedimento
3. Direttore dei lavori
4. Commissione di collaudo
5. ...



## Alcuni concetti giuridici:

- **DOLO:** trasgressioni volontarie e coscienti
- **COLPA:** eventi non voluti - mancanza di diligenza
  - **IMPRUDENZA**
  - **NEGLIGENZA**
  - **IMPERIZIA**
  - **INOSSERVANZA DI NORME O DISPOSIZIONI (Colpa specifica- violazione di regole di comportamento- Disciplinare)**
- **COLPA GRAVE:** mancanza della diligenza minima.

la Corte di Cassazione ha precisato che essa ricomprende:

**Le ignoranze incompatibili con il grado di preparazione ed addestramento che una data professione richiede o che la reputazione di un professionista dà motivo di ritenere esistenti (Cass. 21 aprile 1077, n. 1476)**



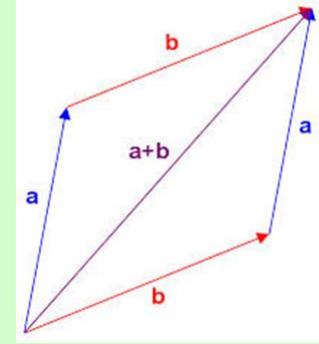
# Piano Civile.

## Responsabilità professionale

La responsabilità Professionale ha natura contrattuale (Art. 2230 CC – prestazione intellettuale) con una «diligenza qualificata» (Art. 1176 2°CC).

**1218 CC** (*Il debitore che non esegue esattamente la prestazione dovuta è tenuto al risarcimento del danno se non prova che l'inadempimento o il ritardo è stato determinato da impossibilità della prestazione derivante da causa a lui non imputabile*).

Allo stesso si aggiungono gli **artt. 2049** – responsabilità subordinati e **2232 CC** – sostituti e ausiliari.



# Limitazione della colpa

**2236 CC** , nel determinare i confini della responsabilità del professionista, prevede che, nelle ipotesi in cui la prestazione comporti la soluzione di problemi di particolare difficoltà tecnica, lo stesso risponda dei danni solo per **dolo o colpa grave**.

La norma ha mediato due contrapposte esigenze:

- non mortificare l'iniziativa del professionista, col timore di ingiuste rappresaglie;
- non indulgere verso imprudenti decisioni o ingiustificate inerzie



# Limitazione della colpa

## Premessa

Al giorno d'oggi, risulta sempre più difficile l'esistenza problemi tecnici di particolare complessità.

## Esclusione – nel caso di mancata applicazione del disciplinare

**Art 2236 cc.** La giurisprudenza e la migliore dottrina: limitata solo alla perizia del professionista.

Tra le tante Cass. civ. sez. III, 1996, n. 6937: <<La disposizione di cui all'art. 2236 c.c.-... **non trova applicazione** ai danni ricollegabili a negligenza ed imprudenza, essendo essa circoscritta, nei limiti considerati, **ai casi di imperizia ricollegabili alla particolare difficoltà** di problemi tecnici che l'attività professionale, in concreto, renda necessario affrontare.

Es. Porto dragato nave non entra il gestore chiama in causa il professionista.

Oppure per poter utilizzare il bene si devono effettuare più rilievi.



# Piano Penale.

**Se però qualcuno si fa male** (Art. 590 CP – lesioni lievi, gravi e gravissime).

*«Chiunque cagiona ad altri per colpa una lesione personale è punito con la reclusione...»*

**Oppure l'unità navale subisce danni** Art 449 CP «Chiunque, ... cagiona per colpa un incendio, o un altro disastro preveduto dal capo primo di questo titolo, è punito ...

La pena è raddoppiata se si tratta di disastro ferroviario o di naufragio...»

**Art. 1123 CN- Danneggiamento con pericolo colposo di naufragio o di disastro aviatorio**

Non è necessario che la barca affondi «è appena il caso di evidenziare l'assoluta irrilevanza della circostanza costituita dalla mancata verifica di danno o di conseguenze lesive per i passengeri del natante..... Basta che... o che risulti inutilizzabile ai fini della navigazione» *Cassazione penale, sezione VI- 30 Marzo 2009 - n° 13893*



L'elemento soggettivo del reato di lesioni colpose è integrato dalla semplice inosservanza delle norme di prudenza e di diligenza (es. **rispetto del Disciplinare tecnico**) a causa della quale resti provato l'evento dannoso" (Cass. n. 16695/2005).

### **Vi è colpa e non caso fortuito**

L'orientamento seguito da numerosi precedenti giurisprudenziali di legittimità afferma:

non è infatti configurabile il caso fortuito quando la violazione della regola cautelare abbia avuto efficacia causale sul l'evento (si vedano sul tema, seppur sotto angolature diverse, Cassazione, Sezione terza, 1814/97; Sezione terza, 6954/96; Sezione quarta, 2983/92; Sezione quarta, 4220/88,).

### **«colpa specifica»**



## Nel campo penale non si ha limitazione



Cfr. tra le tante Cass. pen. sez. IV, 22 febbraio 1991: <<**L'accertamento della colpa professionale ... omissis...**

Tale accertamento **non può essere** effettuato in base al disposto dell'art. **2236 c.c.**, .....omissis...

**L'applicabilità di tale norma è esclusa dalla sistematica disciplina del dolo e della colpa in diritto penale ...omissis...**, **sicché' il minor grado della colpa non può avere in alcun caso efficacia scriminante.>>**

**Pertanto si risponderà del reato per negligenza e inosservanza di norme.**



# Istituto Idrografico della Marina



## Conclusioni

Al fine di evitare possibili responsabilità e di **consentire all'Istituto Idrografico della Marina di aggiornare la Documentazione nautica** è fondamentale che siano **rispettati gli standard internazionali e quindi il Disciplinare tecnico** in ogni qualvolta sia eseguito un rilievo idrografico.

# GRAZIE