COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 12.3.2018
COM(2018) 122 final

2018/0056 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

sulla posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione in occasione della 99ª sessione del Comitato per la sicurezza marittima dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) in relazione all'adozione delle modifiche alle regole SOLAS II-1/1 e II-1/8-1, all'approvazione di orientamenti pertinenti in materia di assistenza informatica per il calcolo della stabilità da parte del comandante in caso di allagamenti di navi da passeggeri esistenti e all'adozione di modifiche al codice internazionale di applicazione delle procedure per le prove antincendio, versione 2010

RELAZIONE

1. OGGETTO DELLA PROPOSTA

La proposta in oggetto riguarda la decisione sulla posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione in occasione della 99ª sessione del Comitato per la sicurezza marittima dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) in relazione alla prevista adozione delle modifiche alle regole SOLAS II-1/1 e II-1/8-1 e degli orientamenti pertinenti in materia di assistenza informatica per il calcolo della stabilità da parte del comandante in caso di allagamenti di navi da passeggeri esistenti, nonché delle modifiche al codice internazionale di applicazione delle procedure per le prove antincendio, versione 2010 (codice FTP del 2010).

2. CONTESTO DELLA PROPOSTA

2.1. La Convenzione sull'Organizzazione marittima internazionale (IMO)

La Convenzione sull'Organizzazione marittima internazionale (IMO) istituisce l'IMO, il cui obiettivo è fungere da forum esclusivo per la cooperazione tra governi nel settore della regolamentazione governativa e delle pratiche relative ad aspetti tecnici di ogni tipo riguardanti le navi utilizzate nella navigazione commerciale internazionale, incoraggiare l'adozione generale delle norme più stringenti su temi quali la sicurezza marittima, l'efficienza della navigazione e la prevenzione e il controllo dell'inquinamento marino ad opera delle navi, promovendo in tal modo parità di condizioni nel settore, e gestire tutte le questioni amministrative e legali correlate.

La convenzione è entrata in vigore il 17 marzo 1958.

Tutti gli Stati membri sono parti della convenzione.

Tutti gli Stati membri sono parti della Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS) del 1974, entrata in vigore il 25 maggio 1980. L'Unione non è parte del SOLAS.

2.2. L'Organizzazione marittima internazionale (IMO)

L'Organizzazione marittima internazionale (IMO) è l'agenzia delle Nazioni Unite responsabile della sicurezza della navigazione e della prevenzione dell'inquinamento marino ad opera delle navi. È l'autorità internazionale di normazione in materia di sicurezza e prestazioni ambientali nell'ambito della navigazione internazionale. La sua funzione principale è quella di istituire un contesto normativo per il settore della navigazione equo ed efficace, che sia universalmente adottato e attuato.

All'organizzazione possono aderire tutti gli Stati. Tutti gli Stati membri dell'UE sono membri dell'IMO. La Commissione europea ha lo status di osservatrice presso l'Organizzazione marittima internazionale (IMO) dal 1974 sulla base di un accordo di cooperazione e collaborazione tra l'Organizzazione consultiva intergovernativa della navigazione marittima (IMCO)[1] e la Commissione delle Comunità europee su questioni di reciproco interesse per le parti.

Il Comitato per la sicurezza marittima dell'IMO è composto da tutti i membri dell'IMO e si riunisce almeno una volta all'anno. Si occupa di tutte le questioni rientranti nel campo di attività dell'organizzazione, come gli aiuti in materia di navigazione, costruzione ed equipaggiamento dei natanti, la sicurezza degli equipaggi, le norme in materia di prevenzione

[1] Il nome è stato modificato in Organizzazione marittima internazionale (IMO) nel 1982.

delle collisioni, la gestione dei carichi pericolosi, le procedure e i requisiti per la sicurezza della navigazione in mare, i dati idrografici, i giornali di bordo e i registri di navigazione, le inchieste sui sinistri marittimi, il soccorso e il salvataggio e ogni altra questione che incida direttamente sulla sicurezza della navigazione in mare.

Il Comitato per la sicurezza marittima dell'IMO ha a disposizione macchinari ed apparecchi per svolgere qualsiasi compito assegnatole dalla Convenzione IMO, dall'Assemblea IMO o dal Consiglio IMO, ovvero ogni compito che rientri nel suddetto ambito di attività che possa essergli affidato da qualsiasi altro strumento internazionale, o nell'ambito di un tale strumento, e sia accettato dall'IMO. Le decisioni del Comitato per la sicurezza marittima e dei suoi organi ausiliari sono prese a maggioranza dei suoi membri.

2.3. L'atto previsto del Comitato per la sicurezza marittima dell'IMO

In occasione della sua 99ª sessione (MSC 99), in programma dal 16 al 25 maggio 2018, il Comitato per la sicurezza marittima è chiamato ad adottare modifiche alle regole SOLAS II-1/1 e II-1/8-1 e orientamenti pertinenti in materia di assistenza informatica per il calcolo della stabilità da parte del comandante in caso di allagamenti di navi da passeggeri esistenti, nonché modifiche al codice internazionale di applicazione delle procedure per le prove antincendio, versione 2010 (codice FTP del 2010).

L'obiettivo delle modifiche previste alle regole SOLAS II-1/1 e II-1/8-1 è ampliare il requisito previsto dalla regola SOLAS II-1/8-1.3 in materia di assistenza informatica per il calcolo della stabilità da parte del comandante in caso di allagamenti di navi da passeggeri esistenti.

L'obiettivo della modifica prevista al codice FTP del 2010 è rimuovere la distinzione in materia di requisiti antincendio, prevista dal codice, fra navi con meno di 36 passeggeri e navi con più di 36 passeggeri al fine di chiarire l'applicazione dei requisiti in materia di rivestimenti a vista per pavimenti di cui all'allegato 3, tabella 1, del codice FTP del 2010 per le navi da passeggeri, affinché tali requisiti si applichino anche alle navi da passeggeri con meno di 36 passeggeri.

3. POSIZIONE CHE DOVRÀ ESSERE ASSUNTA A NOME DELL'UNIONE

3.1. Modifiche alle regole SOLAS II-1/1 e II-1/8-1 e orientamenti pertinenti in materia di assistenza informatica per il calcolo della stabilità da parte del comandante in caso di allagamenti di navi da passeggeri esistenti

In occasione della 94ª sessione del Comitato per la sicurezza marittima (MSC 94), che si è tenuta dal 17 al 21 novembre 2014 a Londra, le Bahamas ed altri hanno avanzato la richiesta, poi accolta, di una nuova iniziativa (MSC 94/6/1) per modificare le regole SOLAS II-1/1 e II-1/8-1.

Successivamente, nell'ambito della terza sessione del sottocomitato dell'IMO per la progettazione e la costruzione di navi (SDC 3), che si è svolta a Londra dal 18 al 22 gennaio 2016, è stato rilevato che il gruppo di lavoro sulla compartimentazione e la stabilità in condizioni di avaria era stato solo in grado di discutere brevemente la proposta di estendere il requisito previsto dalla regola SOLAS II-1/8-1.3 in materia di assistenza informatica per il calcolo della stabilità da parte del comandante in caso di allagamenti a navi da passeggeri esistenti, che consiste nel fornire assistenza al comandante sotto forma di informazioni aggiornate periodicamente sulla stabilità in condizioni di avaria della nave in seguito a un allagamento.

Sebbene il gruppo di lavoro sulla compartimentazione e la stabilità in condizioni di avaria avesse espresso il parere che le proposte di modifica della regola SOLAS II-1/8-1.3 fossero

sufficientemente elaborate da poter essere prese in considerazione per una finalizzazione in occasione della 4ª sessione del sottocomitato dell'IMO per la progettazione e la costruzione di navi (SDC 4), in seno all'SDC 3 è stato altresì evidenziato che sarebbe necessario un ulteriore esame relativamente all'attuazione del progetto di orientamenti rivisti "Guidelines on operational information for masters of passenger ships for safe return to port by own power or under tow" ("Orientamenti sulle informazioni operative per i comandanti di navi da passeggeri per il rientro in porto in sicurezza con mezzi propri o al traino") (MSC.1/Circ.1400) per le navi da passeggeri esistenti e ha invitato a presentare contributi all'SDC 4.

In occasione dell'SDC 4, che si è svolto a Londra dal 13 al 17 febbraio 2017, dopo che sono state discusse le modalità di applicazione della regola SOLAS II-1/8-1.3 a navi da passeggeri esistenti, è stato deciso di sostenere la posizione in base alla quale qualsiasi limitazione all'applicabilità degli orientamenti attuali, ovvero dei documenti MSC.1/Circ.1400, MSC.1/Circ.1532 e MSC.1/Circ.1229, dovrebbe essere affrontata sviluppando una nuova serie di orientamenti in materia di computer per il calcolo della stabilità e mezzi di assistenza a terra per navi da passeggeri costruite anteriormente al 1º gennaio 2014.

Nell'ambito dell'SDC 4 è stato approvato il progetto di modifiche alle regole SOLAS II-1/1 e II-1/8-1 in materia di assistenza informatica per il calcolo della stabilità da parte del comandante in caso di allagamenti di navi da passeggeri esistenti (SDC 4/16, allegato 2), tuttavia non si è stati in grado di decidere in merito all'entrata in vigore delle modifiche proposte a causa del fatto che la complessità dei criteri per i computer programmati per il controllo delle condizioni di stabilità inciderebbe sulla data di entrata in vigore delle nuove regole per le navi da passeggeri esistenti.

In occasione della 98ª sessione del Comitato per la sicurezza marittima (MSC 98), che si è svolta a Londra dal 7 al 16 giugno 2017, sono stati approvati i progetti di modifica delle regole SOLAS II-1/1 e II-1/8-1, in vista della loro adozione in occasione della MSC 99, subordinatamente alla condizione che nell'ambito della quinta sessione del sottocomitato dell'IMO per la progettazione e la costruzione di navi (SDC 5) fosse confermata la data di entrata in vigore del progetto di regola SOLAS II-1/8-1.3 e fosse finalizzato il progetto di orientamenti in materia di computer per il calcolo della stabilità e mezzi di assistenza a terra per navi da passeggeri costruite anteriormente al 1° gennaio 2014. Nell'ambito dell'SDC 5, tenutosi a Londra dal 22 al 26 gennaio 2018, è stato concordato che le navi da passeggeri costruite prima del 1° gennaio 2014 devono risultare conformi alla regola SOLAS II-1/8-1.3.1 entro la prima verifica per il rinnovo cinque anni dopo la data di entrata in vigore. Nel medesimo consesso è stato altresì concordato di presentare gli orientamenti pertinenti all'MSC 99 per l'approvazione.

Le modifiche alle regole SOLAS II-1/1 e II-1/8-1 figurano nell'allegato 13 del documento MSC 98/23/add.1. Il punto 10.9 della relazione MSC 98 (MSC 98/23) indica che l'adozione di tali modifiche è prevista in occasione dell'MSC 99.

3.2. Modifiche al codice FTP del 2010

In occasione della terza sessione del sottocomitato dei sistemi e impianti della nave (SSE 3), svoltasi a Londra dal 14 al 18 marzo 2016, è stato concluso che le disposizioni relative ai requisiti in materia di rivestimenti a vista per pavimenti di cui all'allegato 3, tabella 1, del codice FTP del 2010, che si applicano alle navi da passeggeri con più di 36 passeggeri, dovrebbero essere applicate anche alle navi da passeggeri con meno di 36 passeggeri. L'SSE 3 ha approvato il punto di vista secondo il quale i requisiti in materia di rivestimenti a vista per pavimenti applicabili alle navi da passeggeri con più di 36 passeggeri dovrebbero essere applicati anche alle navi da passeggeri con meno di 36 passeggeri. Successivamente, l'SSE 3

ha convenuto di incaricare il gruppo di lavoro sulla protezione dagli incendi a considerare ulteriormente la questione e a informarne poi il sottocomitato.

In merito alle disposizioni di cui all'allegato 3, tabella 1, del codice FTP del 2010, e tenendo conto del parere del gruppo di lavoro sulla protezione dagli incendi, l'SSE 3 ha convenuto che l'allegato 3, tabella 1, del codice FTP del 2010 debba essere applicato anche alle navi da passeggeri con meno di 36 passeggeri e che una soluzione possibile potrebbe consistere nella cancellazione dell'espressione "con più di 36 passeggeri".

Questa soluzione possibile non è stata tuttavia esposta in occasione della 97ª sessione del Comitato per la sicurezza marittima (MSC 97), svoltasi a Londra dal 21 al 25 novembre 2016, in quanto l'SSE 3 aveva considerato la questione nell'ambito del punto all'ordine del giorno "Unified interpretation of provisions of IMO safety, security, and environment related conventions" (Interpretazione unificata delle disposizioni delle convenzioni IMO in materia di sicurezza e questioni ambientali).

Per contro, l'MSC 98 ha esaminato le proposte di modifica del codice FTP del 2010 e le ha approvate in vista della loro adozione in seno all'MSC 99.

Le modifiche al codice FTP del 2010 sono riportate nell'allegato 25 della relazione MSC 98 (MSC 98/23/add.1). Il punto 12.47 della relazione MSC 98 (MSC 98/23) indica che si prevede che tali modifiche saranno adottate in occasione dell'MSC 99.

3.3. Legislazione pertinente e competenza dell'UE

3.3.1. Modifiche alle regole SOLAS II-1/1 e II-1/8-1 e orientamenti pertinenti in materia di assistenza informatica per il calcolo della stabilità da parte del comandante in caso di allagamenti di navi da passeggeri esistenti

L'articolo 6, paragrafo 2, lettera a), punto i) della direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alle disposizioni e alle norme di sicurezza per le navi da passeggeri prevede che le navi da passeggeri nuove di classe A debbano essere pienamente conformi ai requisiti della convenzione Solas del 1974, nel testo modificato.

3.3.2. Modifiche al codice FTP del 2010

Il codice FTP del 2010 riporta i requisiti internazionali per le prove di laboratorio, l'omologazione e le procedure delle prove antincendio per i prodotti indicati al capitolo II-2 SOLAS (che riporta disposizioni in materia di prevenzione, rilevamento ed estinzione degli incendi). Le modifiche alla convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS) volte a introdurre l'obbligatorietà del codice internazionale di applicazione delle procedure per le prove antincendio (codice FTP del 2010) sono entrate in vigore il 1º luglio 2012 (risoluzione MSC.307(88).

L'articolo 6, paragrafo 2, lettera a), punto i) della direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alle disposizioni e alle norme di sicurezza per le navi da passeggeri prevede che le navi da passeggeri nuove di classe A debbano essere pienamente conformi ai requisiti della convenzione Solas del 1974, nel testo modificato. Inoltre, il capitolo II-2, parti A e B, dell'allegato I della direttiva 2009/45/CE si applica al codice dei sistemi antincendio ("Fire Safety Systems Code") adottato con risoluzione MSC.98(73) alle navi di classe B, C e D costruite non anteriormente al 1º gennaio 2003.

3.3.3. Competenza dell'UE

Le modifiche alle regole SOLAS II-1/1 e II-1/8-1 e gli orientamenti in materia di assistenza informatica per il calcolo della stabilità da parte del comandante in caso di allagamenti di navi

da passeggeri esistenti e al codice FTP del 2010 andrebbero a incidere sul diritto dell'UE attraverso l'applicazione della direttiva 2009/45/CE.

4. BASE GIURIDICA

4.1. Base giuridica procedurale

4.1.1. Principi

L'articolo 218, paragrafo 9, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) prevede l'adozione di decisioni che stabiliscono "*le posizioni da adottare a nome dell'Unione in un organo istituito da un accordo, se tale organo deve adottare atti che hanno effetti giuridici, fatta eccezione per gli atti che integrano o modificano il quadro istituzionale dell'accordo*".

L'articolo 218, paragrafo 9, del TFUE si applica indipendentemente dal fatto che l'Unione sia membro dell'organo o parte dell'accordo[2].

Rientrano nel concetto di "*atti che hanno effetti giuridici*" gli atti che hanno effetti giuridici in forza delle norme di diritto internazionale disciplinanti l'organo in questione. Vi rientrano anche gli atti sprovvisti di carattere vincolante ai sensi del diritto internazionale ma che "*sono tali da incidere in modo determinante sul contenuto della normativa adottata dal legislatore dell'Unione*"[3].

4.1.2. Applicazione al caso concreto

Il Comitato per la sicurezza marittima dell'IMO è un organismo istituito da un accordo, ovvero dalla Convenzione sull'Organizzazione marittima internazionale.

Gli atti che il Comitato per la sicurezza marittima dell'IMO è chiamato ad adottare hanno effetti giuridici. Gli atti previsti sono in grado di influenzare in modo determinante il contenuto di disposizioni legislative dell'UE, in particolare la direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri. Ciò perché la direttiva 2009/45/CE stabilisce che le nuove navi da passeggeri di classe A devono soddisfare interamente i requisiti della Convenzione SOLAS del 1974, quale modificata, come previsto ai punti 3.1 e 3.2 di cui sopra.

Pertanto, le modifiche alle regole SOLAS II-1/1 e II-1/8-1 e gli orientamenti in materia di assistenza informatica per il calcolo della stabilità da parte del comandante in caso di allagamenti di navi da passeggeri esistenti, nonché le modifiche al codice FTP del 2010, andrebbero a incidere sul diritto dell'UE attraverso l'applicazione della direttiva 2009/45/CE.

Gli atti previsti non integrano né modificano il quadro istituzionale dell'accordo.

La base giuridica procedurale della decisione proposta è pertanto l'articolo 218, paragrafo 9, del TFUE.

4.2. Base giuridica sostanziale

4.2.1. Principi

La base giuridica sostanziale delle decisioni di cui all'articolo 218, paragrafo 9, del TFUE dipende essenzialmente dall'obiettivo e dal contenuto dell'atto previsto su cui dovrà prendersi posizione a nome dell'Unione. Se l'atto previsto persegue una duplice finalità o ha una doppia componente, una delle quali sia da considerarsi principale e l'altra solo accessoria, la

---

[2] Causa C-399/12 Germania/Consiglio ("OIV"), ECLI:EU:C:2014:2258, punto 64.

[3] Causa C-399/12 Germania/Consiglio ("OIV"), ECLI:EU:C:2014:2258, punti 61-64.

decisione a norma dell'articolo 218, paragrafo 9, del TFUE deve fondarsi su una sola base giuridica sostanziale, ossia su quella richiesta dalla finalità o dalla componente principale o preponderante.

4.2.2. Applicazione al caso concreto

L'obiettivo principale e il contenuto dell'atto previsto riguardano il trasporto marittimo. La base giuridica sostanziale della decisione proposta è pertanto l'articolo 100, paragrafo 2, del TFUE.

4.3. Conclusioni

La base giuridica della decisione proposta dovrebbe quindi essere costituita dall'articolo 100, paragrafo 2, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 9, del TFUE.

2018/0056 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

sulla posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione in occasione della 99ª sessione del Comitato per la sicurezza marittima dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) in relazione all'adozione delle modifiche alle regole SOLAS II-1/1 e II-1/8-1, all'approvazione di orientamenti pertinenti in materia di assistenza informatica per il calcolo della stabilità da parte del comandante in caso di allagamenti di navi da passeggeri esistenti e all'adozione di modifiche al codice internazionale di applicazione delle procedure per le prove antincendio, versione 2010

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 100, paragrafo 2, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 9,

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

(1) L'azione dell'Unione nel settore dei trasporti marittimi dovrebbe mirare a migliorare la sicurezza della navigazione in mare.

(2) La Convenzione sull'Organizzazione marittima internazionale (IMO) è entrata in vigore il 17 marzo 1958.

(3) L'IMO è l'agenzia specializzata delle Nazioni Unite responsabile della sicurezza della navigazione. Ai sensi dell'articolo 28, lettera b), della Convenzione sull'Organizzazione marittima internazionale (IMO), un comitato dell'IMO, il Comitato per la sicurezza marittima, mette a disposizione macchinari ed apparecchi per svolgere qualsiasi compito assegnatile dalla Convenzione IMO, dall'Assemblea IMO o dal Consiglio IMO, ovvero ogni compito che rientri nell'ambito delle attività di tale articolo che possa essergli affidato nel contesto di qualsiasi altro strumento internazionale e sia accettato dall'IMO.

(4) La Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare ("Convenzione SOLAS") è entrata in vigore il 25 maggio 1980.

(5) Ai sensi dell'articolo VIII, lettera b), comma iii), della Convenzione SOLAS, il Comitato per la sicurezza marittima IMO può adottare modifiche alla Convenzione SOLAS.

(6) In occasione della sua 99ª sessione (MSC 99), in programma dal 16 al 25 maggio 2018, il Comitato per la sicurezza marittima è chiamato ad adottare modifiche alle regole SOLAS II-1/1 e II-1/8-1 e agli orientamenti in materia di assistenza informatica per il calcolo della stabilità da parte del comandante in caso di allagamenti di navi da passeggeri esistenti e al codice internazionale di applicazione delle procedure per le prove antincendio, versione 2010 (codice FTP del 2010).

(7) È opportuno stabilire la posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione durante l'MSC 99, poiché le modifiche alle regole SOLAS II-1/1 e II-1/8-1 e gli orientamenti

in materia di assistenza informatica per il calcolo della stabilità da parte del comandante in caso di allagamenti di navi da passeggeri esistenti, nonché le modifiche al codice FTP, potranno influenzare in modo decisivo il contenuto del diritto dell'Unione, in particolare la direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio[4].

(8) Le modifiche alle regole SOLAS II-1/1 e II-1/8-1 e gli orientamenti in materia di assistenza informatica per il calcolo della stabilità da parte del comandante sotto forma di informazioni aggiornate periodicamente sulla stabilità in condizioni di avaria della nave in seguito a un allagamento dovrebbero costituire gli orientamenti operativi per le navi da passeggeri esistenti.

(9) Le modifiche al codice FTP relative ai requisiti di prova in materia di rivestimenti a vista per pavimenti dovrebbero consentire l'applicazione di tali disposizioni anche alle navi da passeggeri con meno di 36 passeggeri.

(10) La posizione dell'Unione dovrà essere espressa congiuntamente dagli Stati membri dell'Unione che sono membri del Comitato per la sicurezza marittima dell'IMO.

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione nella 99ª sessione del Comitato per la sicurezza marittima dell'IMO è la seguente:

a) concordare le modifiche alle regole SOLAS II-1/1 e II-1/8-1 e gli orientamenti pertinenti di cui all'allegato 13 del documento MSC IMO 98/23/add.1, allegato alla presente decisione;

b) concordare le modifiche alla tabella 1 dell'allegato 3 al codice internazionale di applicazione delle procedure per le prove antincendio, versione 2010, di cui all'allegato 25 del documento MSC IMO 98/23/add.1, allegato alla presente decisione.

Articolo 2

1. Gli Stati membri dell'Unione che sono membri del Comitato per la sicurezza marittima dell'IMO esprimono congiuntamente le posizioni di cui all'articolo 1, lettere a) e b).

2. Le modifiche secondarie di cui all'articolo 1, lettere a) e b), sono concordate senza un'ulteriore decisione del Consiglio.

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Consiglio
Il Presidente

[4] Direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 maggio 2009, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri (GU L 163 del 25.6.2009, pag. 1).