

Cattedra di Diritto Internazionale

**IL SOCCORSO IN MARE NEL
MEDITERRANEO CENTRALE**

Professoressa Elena Sciso

RELATORE

Tommaso Maria Margheritini

CANDIDATO

Anno Accademico 2021/2022

INDICE SOMMARIO

Introduzione.....	3
-------------------	---

CAPITOLO I

LA NORMAZIONE DEL SOCCORSO IN MARE

1.1. “Antica tradizione della solidarietà marinara”. La convenzione internazionale di Bruxelles del 1910 sull’assistenza e sul salvataggio in mare.....	5
1.2. La Convenzione SOLAS per la salvaguardia della vita in mare del 1974	10
1.3. La convenzione di Amburgo del 1979 sulla ricerca e il salvataggio marittimo (convenzione SAR) e successivi emendamenti. Il c.d. <i>place of safety</i>	12
1.4. La Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (UNCLOS).....	16

CAPITOLO II

IL REGIME DEL SOCCORSO IN MARE

2.1. L’obbligo di salvaguardia delle vite umane in mare. La nozione di “ <i>distress</i> ”.....	19
2.2. La definizione di zona SAR nella Convenzione di Montego Bay.....	22
2.3. La giurisdizione dello Stato di bandiera.....	25
2.4. Le zone SAR nel Mediterraneo: la SAR italiana.....	29
2.5. Prospettive di evoluzione.....	34
CONCLUSIONI.....	37
BIBLIOGRAFIA.....	43

INTRODUZIONE

Migliaia di migranti, ogni anno, salpano dalle coste africane in cerca di un futuro migliore, attraversando il Mediterraneo affrontando traversate spesso impervie, complesse e piene di pericoli. Se si consideri, oltretutto, che spesso tali viaggi vengono effettuati con imbarcazioni di fortuna, vecchie e sovraffollate, sotto la gestione del sempre crescente numero di trafficanti di persone che trasportano migranti irregolari, i pericoli anzidetti si moltiplicano a dismisura, comportando non pochi naufragi che necessitano, giocoforza, di un soccorso quanto più immediato possibile.

Il diritto consuetudinario, proprio al fine di tutelare la vita umana in mare, ha sempre avuto una propria regolamentazione autonoma, regolata da secoli attraverso le antiche tradizioni marittime basate sul principio di solidarietà, le quali imponevano l'obbligo innanzitutto morale di soccorrere tutti coloro i quali – imbarcazioni e persone a bordo di queste – che si trovassero in pericolo di vita o comunque in condizioni di difficoltà in mare.

Il presente lavoro si soffermerà proprio sull'analisi e sull'evoluzione dell'obbligo di soccorso in mare nel corso degli anni; una questione che, a ben vedere, negli ultimi anni è divenuta sempre più centrale nel dibattito politico-istituzionale, anche e soprattutto a causa della sempre crescente e quanto mai problematica gestione del fenomeno migratorio, che in particolare nell'ultimo decennio ha visto un incremento sproporzionato rispetto alle possibilità degli Stati di accogliere e prima

ancora soccorrere tutti i migranti che si avventurano presso le coste europee.

La problematica, peraltro, involge in modo significativo proprio il nostro Paese, il più delle volte eletto a primo approdo da parte delle imbarcazioni trasportanti migranti data la sua posizione geografica centrale nel Mediterraneo.

Così, dopo un breve *excursus* all'interno del primo capitolo sulla normativa convenzionale – che nell'ambito del diritto internazionale ha posto le basi per la vigenza nei confronti degli Stati di un vero e proprio obbligo giuridico di prestare soccorso a tutti coloro i quali si trovino in pericolo di vita in mare – il presente lavoro si incentrerà nel secondo capitolo sull'applicazione concreta dei principi forniti dalla Convenzione SOLAS del 1974, dalla Convenzione di Amburgo del 1979 e dalla importantissima Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto in mare (UNCLOS) del 1982, mediante l'analisi accurata di tutta la delimitazione delle c.d. zone SAR (*Search and Rescue*), la cui istituzione ha consentito di individuare i soggetti responsabili del soccorso in mare e gli attori coinvolti nel processo di salvataggio e di approdo nel c.d. *place of safety* (luogo sicuro).

CAPITOLO I

LA NORMAZIONE INTERNAZIONALE DEL SOCCORSO IN MARE

SOMMARIO: 1.1. “Antica tradizione della solidarietà marinara”. La Convenzione di Bruxelles del 1910 sull’assistenza e sul salvataggio in mare. - 1.2. La Convenzione SOLAS per la salvaguardia della vita in mare del 1974. – 1.3. La Convenzione di Amburgo del 1979 sulla ricerca e il salvataggio marittimo (convenzione SAR) e successivi emendamenti. Il c.d. *Place of Safety*. – 1.4. La Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (UNCLOS).

1.1 “Antica tradizione della solidarietà marinara”. La Convenzione di Bruxelles del 1910 sull’assistenza e sul salvataggio in mare.

L’obbligo del soccorso in mare è un concetto insito nelle consuetudini marittime più antiche. Già nei secoli XVII e XVIII era vigente un principio, che regolava di fatto l’agire di tutti coloro che si ponessero alla navigazione nei mari del globo, chiamata “*Antica tradizione della solidarietà marinara*”¹. Essa si sostanziava nell’obbligo

¹ U. LEANZA, F. CAFFIO, *Il SAR mediterraneo. La ricerca e soccorso nel diritto marittimo: l’applicazione della Convenzione di Amburgo del 1979 sul SAR*, in *Rivista Marittima*, giugno 2015, p. 10 ss., p.11.

morale – prima ancora che giuridico – per ciascun navigante di soccorrere tutti i naufraghi, tutte le navi rimaste incagliate o affondate, ed in generale tutti coloro i quali si trovassero in difficoltà in ambito marittimo.

L'attività di soccorso, infatti, è connaturata all'essenza stessa della navigazione che, per la peculiarità dei rischi che comporta, l'unicità del tipo di trasporto e la condizione di isolamento dalla terraferma in cui si trovano le navi nel corso dei loro spostamenti, è esposta ad una serie di pericoli che possono potenzialmente coinvolgere chiunque si trovi in navigazione, sia che si tratti di marinai esperti, di passeggeri a bordo di imbarcazioni considerate sicure o di migranti su imbarcazioni fuori da ogni standard di sicurezza².

Una così antica tradizione ha dunque per secoli costituito un vero e proprio diritto consuetudinario, avente il compito di disciplinare l'obbligo di soccorso dei navigatori e fornendo i principi-cardine cui tutte le legislazioni interne avrebbero dovuto adeguarsi. Nonostante ciò, la diversa portata delle leggi statali fece sì che attori non statali si attivassero al fine di uniformare normativamente il tema della salvaguardia della vita umana in mare.

La prima delle convenzioni internazionali ad occuparsi del soccorso in mare è stata la Convenzione di Bruxelles, promossa dalla *Conferenza Diplomatica di diritto marittimo* (il *Comité Maritime International*, fondata ad Anversa nel 1897) e siglata nella città belga il 23 settembre del 1910.

Nell'ambito delle diverse legislazioni interne che regolavano in modo talvolta nettamente differente l'istituto in esame, la Convenzione perseguì lo scopo di armonizzare le discipline: innumerevoli essendo i

² M. SORMANI, *Obbligo di soccorso in mare, evoluzione degli assetti navali nel mare mediterraneo e ruolo delle ONG*, in *Rivista di Diritto dell'Economia, dei Trasporti e dell'Ambiente*, 2019, p. 85.

problemi che potevano insorgere nel caso in cui si verificassero collisioni tra navi di nazionalità diversa, la Convenzione si prefiggeva l'obiettivo di evitare contrasti normativi in tali casi, applicando una disciplina uniforme del diritto del mare che regolasse in maniera univoca tutte le questioni che potessero sorgere a seguito dell'assistenza o del salvataggio di una nave nei confronti di altra battente bandiera di altro Stato. Inevitabili, infatti, erano i conflitti di legislazione sui principi regolatori della responsabilità, oltreché di giurisdizione; conflitti che, nella maggior parte dei casi, portavano a soluzioni disparate e a seri inconvenienti applicativi³.

Uno dei contrasti interpretativi che la Convenzione mirava a superare, ad esempio, riguardava la dicotomia tra *assistenza* e *salvataggio*. Distinzione risalente alla *Ordonnance de la marine* (1681), essa permaneva ancora all'interno di diversi Stati (tra cui l'Italia), i quali prevedevano una diversa remunerazione per il soccorritore a seconda che si trattasse di assistenza alle navi incagliate o di soccorso alle navi naufragate. Nel primo caso, infatti, veniva previsto soltanto un rimborso delle spese sostenute e un diritto ad una remunerazione proporzionata alla prestazione; nel secondo, al soccorritore spettava invece una parte fissa del valore salvato o recuperato⁴, configurandosi quindi come maggiormente conveniente da un punto di vista economico.

Anche l'Italia, come accennato, prevedeva all'epoca nella propria legislazione una simile distinzione: interpellato sul punto dalla *Conferenza diplomatica* in uno con le altre nazioni, lo Stato italiano si pronunciò inizialmente per il mantenimento della distinzione, diversamente dai paesi di *Common Law* – cui si aggiunsero anche Francia e Belgio – i quali invece erano favorevoli alla c.d. *tesi della abolizione*.

³ S. POLLASTRELLI, *La convenzione di Bruxelles del 1910 in materia di urto di navi. Legge applicabile e competenza giurisdizionale*, in *Il diritto marittimo*, 2010, p. 798 ss.

⁴ E. VINCENZINI, *Profili internazionali del soccorso in mare*, Giuffrè, 1985, p. 20 ss.

Cionondimeno, la Convenzione di Bruxelles del 1910 divenne esecutiva per lo Stato italiano dopo pochissimo tempo dalla sua entrata in vigore a livello internazionale, avvenuta il 10 marzo 1913. La trasposizione delle norme convenzionali fu operata dall'Italia con la L. 12 giugno 1913, n. 606, entrando in vigore nell'ordinamento interno a partire dal 2 luglio 1913.

Sul piano interpretativo, difficoltà vi furono anche con riferimento alla sfera di applicazione della Convenzione medesima. Essendo stato stabilito, all'art. 15, che l'ambito applicativo si estendesse a tutti i casi in cui *“sia la nave che ha prestato l'assistenza ed il salvataggio sia la nave che è stata assistita o salvata appartiene ad uno stato delle Alte Parti Contraenti”*, il quesito che ci si pose fu il seguente: era necessaria l'appartenenza di entrambe le navi ad uno degli Stati contraenti, o bastava che anche una sola di esse facesse parte di uno Stato aderente alla Convenzione? Sul punto, per il vero, si registrarono notevoli divisioni anche all'interno della dottrina italiana⁵. La risoluzione del quesito, secondo alcuni, era insita all'interno degli stessi lavori preparatori della *Conferenza*: la Convenzione avrebbe dovuto applicarsi anche quando una soltanto delle navi fosse appartenuta ad uno Stato contraente⁶.

Le uniche esclusioni dall'ambito applicativo della normativa convenzionale riguardavano, invero, il caso in cui entrambe le navi fossero di provenienza dello stesso Stato (con applicazione della relativa legge nazionale), nonché quello in cui si trattasse di navi c.d. “pubbliche” e ,

⁵ Per P. MANCA, *Commento alle Convenzioni internazionali marittime*, Giuffrè, Milano, 1975, p. 70, a prevalere doveva essere la teoria della non necessaria appartenenza di entrambe le navi; per S. FERRARINI, *Il soccorso in mare*, Giuffrè, 1964, p. 15, per potersi applicare la Convenzione ambedue le navi dovevano essere appartenenti ad uno Stato contraente.

⁶ E. VINCENZINI, *Profili internazionali del soccorso in mare*, cit. p. 26.

cioè , navi da guerra destinate ad un pubblico servizio oppure, ancora, quando il soccorso fosse stato prestato dalle capitanerie di porto.

Il motivo di tale esclusione, in realtà, è presto detto: nelle intenzioni degli appartenenti alla *Conferenza* vi era, specificatamente, quella di non interferire con le attività di uno Stato, lasciando che questi ultimi regolassero la materia secondo le proprie legislazioni interne quando l'urto di due navi o il salvataggio di una di esse riguardasse non i rapporti tra privati ma avesse come una delle parti in gioco proprio lo Stato in questione.

Un'altra particolarità che è dato scorgere immediatamente dalla lettura della Convenzione riguarda, infine, l'oggetto del soccorso. Come si evince dall'art. 1 della stessa, nessun riferimento esplicito venne operato alla vita umana, relegata all'art. 9 a mero "*possibile*" oggetto del soccorso.

Ed infatti, se oggetto "diretto" della normativa è costituito dalle navi marittime, delle cose che ivi si trovano a bordo, nonché delle navi della navigazione interna, il salvataggio delle vite umane viene preso in considerazione solo al fine di stabilire un eventuale partecipazione o meno del soccorritore alla ripartizione del compenso; quest'ultimo, peraltro, è escluso qualora ad essere state salvate siano soltanto vite umane, in ossequio al tradizione principio della *gratuità del soccorso di vite umane in mare*.

Un eventuale compenso venne previsto, all'interno della Convenzione, solo qualora insieme al soccorritore di vite umane ve ne siano altri che abbiano nel frattempo salvato la nave (c.d. *risultato utile*); solo in quel caso, infatti, il soccorritore partecipava alla ripartizione del compenso insieme agli altri; in caso contrario, nessun tipo di incentivo di

natura economica veniva previsto per chi si trovasse a dover salvare una vita umana in mare⁷.

1.2 La convenzione SOLAS per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974.

Avvertita la necessità di integrare la normativa convenzionale in materia di soccorso in mare, attesa la lacunosità della Convenzione del 1910 (che, come si è avuto modo di osservare, non aveva come *focus* principale quello del salvataggio di vite umane), le Nazioni Unite – attraverso l’Organizzazione Marittima Internazionale⁸ - si incaricavano di raggiungere un accordo con i vari Stati al fine di elaborare una Convenzione che si concentrasse maggiormente su tale tema specifico e che ponesse al centro la vita umana nell’ambito del soccorso marittimo.

Un primo approccio al tema fu affrontato nel 1974 tramite la *Convenzione Internazionale di Londra per la salvaguardia della vita umana in mare* (meglio nota come Convenzione SOLAS, acronimo di *Safety of life at sea*), ratificata dall’Italia con la l. 23 maggio 1980, n. 313.

Il suo ambito di applicazione, per il vero, fu inizialmente limitato alla sola sicurezza dei trasporti marittimi sotto il profilo strutturale, cioè, alla prevenzione di incidenti tecnici o di pericoli accidentali⁹. Ed infatti al suo interno troviamo numerose norme contenenti diverse e puntuali prescrizioni (denominate «regole») di natura tecnica, relative a:

⁷ E. VINCENZINI, *Profili internazionali del soccorso in mare*, Giuffrè, 1985, pp. 42-43.

⁸ La *International Maritime Organization* (IMO). È un’agenzia delle Nazioni Unite, nata nel 1948, competente in materia di sicurezza marittima e di prevenzione dell’inquinamento del mare. La sua attività consiste, per lo più, nella produzione di convenzioni internazionali e Regolamenti, tutti regolanti i diversi ambiti della navigazione.

⁹ A. RIZZO, *Sicurezza della vita umana in mare*, in *Rivista di diritto dell’Economia, dei trasporti e dell’ambiente*, 2011, p. 400.

costruzione, stabilità e galleggiabilità delle navi; adeguatezza dei macchinari a bordo (tra i quali, ad esempio, i sistemi radiotelegrafici e radiotelefonici); requisiti dei mezzi di salvataggio; prevenzione e gestione di situazioni di particolare pericolo a bordo (come incendi); sistema dei controlli e delle ispezioni a bordo; aspetti tecnico-operativi della navigazione sulla base delle differenti esigenze connesse alle diverse tipologie di navigazione marittima.

Quanto al soccorso in mare, la Convenzione ha il merito di aver previsto lo specifico obbligo per gli Stati aderenti di garantire qualunque mezzo necessario al salvataggio di persone che si trovino in stato di pericolo in mare o nelle vicinanze delle coste¹⁰.

Obbligato in tal senso è anche, secondo la Convenzione, il comandante di una nave che, *“trovandosi nella posizione di essere in grado di prestare assistenza”* ed *“avendo ricevuto informazione da qualsiasi fonte circa la presenza di persone in pericolo in mare”*, deve *“procedere con tutta rapidità alla loro assistenza, se possibile informando gli interessati o il servizio di ricerca e soccorso del fatto che la nave sta effettuando tale operazione”*¹¹. Nel caso invece in cui non sia stato

¹⁰ Convenzione SOLAS, capitolo V, Regolamento 15: *Each Contracting Government undertakes to ensure that any necessary arrangements are made for coast watching and for the rescue of persons in distress at sea round its coasts. These arrangements should include the establishment, operation and maintenance of such maritime safety facilities as are deemed practicable and necessary having regard to the density of the seagoing traffic and the navigational dangers and should, so far as possible, afford adequate means of locating and rescuing such persons. Each Contracting Government undertakes to make available information concerning its existing rescue facilities and the plans for changes therein, if any.*

Tratto da: <http://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201184/volume-1184-I-18961-English.pdf>

¹¹ Convenzione SOLAS, capitolo V, Regolamento 33: *The master of a ship at sea which is in a position to be able to provide assistance, on receiving a signal from any source that persons are in distress at sea, is bound to proceed with all speed to their assistance, if possible informing them or the search and rescue service that the ship is doing so. If the ship receiving the distress alert is unable or, in the special circumstances of the case, considers it unreasonable or unnecessary to proceed to their assistance, the master must enter in the log- book the reason for failing to proceed to the assistance of the persons in*

possibile fornire l'adeguata assistenza, il comandante della nave sarà tenuto a compilare un documento che espliciti i motivi che l'abbiano impedita, consentendo così di poter valutare una eventuale responsabilità del comandante.

Compito attribuito ai Governi dalla Convenzione è quello di aver preventivamente predisposto nelle proprie aree di responsabilità (e cioè quelle vicino alle proprie coste) un' efficiente organizzazione dei servizi, in grado di gestire le comunicazioni di emergenza ed il coordinamento delle operazioni, sì da garantire il soccorso di tutte le persone in pericolo in mare qualunque sia la loro nazionalità.

Avuto riguardo a tali disposizioni, può dirsi che la Convenzione ha gettato le basi per l'istituzione di ciò che verrà poi successivamente regolato dalla Convenzione di Amburgo del 1979, e cioè le cc.dd. zone S.A.R. (acronimo di *Search and Rescue*).

1.3. La Convenzione di Amburgo del 1979 sulla ricerca e il salvataggio marittimo (convenzione SAR) e successivi emendamenti. Il c.d. place of safety.

Il primo provvedimento internazionale concordato sulle misure nazionali e sulla cooperazione internazionale per la ricerca e il soccorso in mare è costituito dalla Convenzione adottata ad Amburgo il 27 aprile 1979¹². Fu solo con essa, infatti, che si riuscì finalmente a dare piena e

distress, taking into account the recommendation of the Organization to inform the appropriate search and rescue service accordingly".

Tratto da: <http://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201184/volume-1184-I-18961-English.pdf>

¹² Entrata in vigore nello stesso anno e, precisamente, il 22 giugno 1985.

concreta attuazione all'obbligo per gli Stati di assicurare assistenza alle persone in pericolo in mare.

Fortemente voluta ed elaborata all'interno dell'I.M.O. (*Organizzazione Marittima Internazionale*), la Convenzione di Amburgo è rivolta principalmente agli Stati, sancendo per questi ultimi obblighi specifici volti ad assicurare – attraverso l'emanazione di apposite disposizioni interne – l'approntamento di adeguati servizi di ricerca e di soccorso intorno alle relative coste, sì da garantire un'immediata risposta a qualsiasi chiamata di soccorso ed intervenire per tempo per accertare e risolvere la situazione¹³.

Tra le azioni che gli Stati devono intraprendere al fine di costituire il necessario servizio di ricerca e soccorso, la Convenzione prevede che tutti gli Stati costieri istituissero una zona SAR: una porzione di mare, cioè, all'interno della quale gli stessi sono tenuti ad effettuare una costante e permanente opera di ricerca e di soccorso, cercando di individuare se vi siano in mare delle vite umane in pericolo o che necessitino di assistenza. Al fine di facilitare il monitoraggio della zona SAR di loro competenza, agli Stati viene imposto altresì di dotarsi di appositi Centri di Coordinamento (R.C.C.), che devono possedere precisi dati ed informazioni relativamente alle unità di soccorso disponibili, ai mezzi di trasporto e di telecomunicazioni nonché riguardo a tutto ciò che possa fornire notizie relative alle navi e alle radio costiere.

Quanto alla loro delimitazione, la Convenzione si limita soltanto a specificare che le zone SAR devono essere per quanto possibile contigue e non sovrapposte tra loro¹⁴. La loro precisa estensione viene infatti

¹³ U. LEANZA, F. CAFFIO, *Il SAR mediterraneo. La ricerca e soccorso nel diritto marittimo: l'applicazione della Convenzione di Amburgo del 1979 sul SAR*, cit. p.11.

¹⁴ Paragrafo 2.1.4, 2.1.6 e 2.1.7. dell'annesso alla Convenzione di Amburgo.

demandata a singoli accordi tra le parti, senza alcun pregiudizio dei confini territoriali tra gli Stati medesimi¹⁵.

Ai sensi della Convenzione, dunque, la responsabilità del soccorso di un'imbarcazione che rischia il naufragio all'interno di una zona SAR viene trasferita interamente in capo a quello Stato cui la zona appartiene; e ciò tanto nel caso in cui sia lo Stato stesso a riscontrare tale emergenza, quanto nel caso in cui sia un altro Stato - in virtù del principio di cooperazione – a segnalargliela¹⁶.

Resa esecutiva in Italia con la l. 147/1989, la Convenzione di Amburgo è stata resa esecutiva nel nostro paese con il D.P.R. 662/1994, al cui interno veniva individuata la delimitazione della zona SAR italiana¹⁷, avente oggi un'estensione di 495.332 km². In base a tale decreto, responsabile dell'attuazione della Convenzione è il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che assicura il coordinamento dei servizi di soccorso in mare per poi trasmettere decisioni e ordini al Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto.

A quest'ultima autorità, in particolare, è affidato anche un ulteriore delicato compito: quello di individuare un luogo in cui lo sbarco dei naufraghi possa avvenire in sicurezza (c.d. *place of safety*). Si tratta di una problematica di non poca importanza, perché è solo dal momento in cui i soggetti soccorsi raggiungono tale luogo che cessano gli obblighi di diritto internazionale posti in capo al singolo Stato.

¹⁵ M. RATCOVICH, *The concept of 'Place of Safety': yet another self-contained maritime rule or a sustainable solution to the ever-controversial question of where to disembark migrants rescued at sea?*, in *Australian Year Book of International Law*, 2015, p. 7 ss.

¹⁶ Annesso alla Convenzione SAR, capitolo 2°, par. 2.1.9.

¹⁷ D.P.R. 28 settembre 1994, n. 662, *Regolamento di attuazione della legge 3 aprile 1989, n. 147, concernente adesione alla convenzione internazionale sulla ricerca ed il salvataggio marittimo, adottata ad Amburgo il 27 aprile 1979*, pubblicata in G.U. dell'1 dicembre 1994, n. 281.

Tutto ciò nonostante fosse previsto dalla Convenzione di Amburgo del 1979, non diede una precisa definizione di *Place of Safety (POS)*, essendo stata questa introdotta soltanto con successivi emendamenti adottati il 20 maggio 2004 dagli Stati membri della I.M.O.¹⁸

A dare l'impulso definitivo alla richiamata modifica / integrazione delle norme convenzionali contribuì in modo significativo la vicenda avvenuta nell'agosto del 2001 con la nave mercantile norvegese “*Tampa*”, la quale, dopo aver prestato soccorso a centinaia di profughi afgani a sud dell'Indonesia, venne respinta dalle autorità australiane sul cui territorio aveva cercato di trasportare i naufraghi¹⁹.

Fu dunque proprio allo scopo di evitare che situazioni del genere potessero ripresentarsi in futuro – attesa l'indeterminatezza della Convenzione di Amburgo sul punto e l'impossibilità di individuare *ex ante* quale Stato tra quelli coinvolti nel soccorso avrebbe dovuto stabilire il luogo sicuro in cui condurre i naufraghi – che vennero coinvolte diverse agenzie specializzate delle Nazioni Unite (tra cui, come detto, l'I.M.O., ma anche la stessa UNHCR, *Alto Commissariato delle Nazioni Unite per i Rifugiati*) le quali, in uno con la Commissione per la Sicurezza Marittima (MSC) elaborarono i predetti emendamenti. La Commissione adottò nel medesimo anno anche le *Linee Guida* sul trattamento delle persone soccorse in mare²⁰.

Nello specifico è previsto che per “luogo sicuro” deve intendersi “*una località dove le operazioni di soccorso si considerano concluse e dove: la sicurezza dei sopravvissuti o la loro vita non è più minacciata; le necessità umane primarie (come cibo, alloggio, e cure mediche) possono*

¹⁸ Risoluzione A.920 sul “*Treatment of persons rescued at sea*”, recepita interamente all'interno della parte XI della Convenzione SOLAS.

¹⁹ F. CAFFIO, *Glossario di dritto del mare*, in *Rivista Marittima*, 2016, p. 141.

²⁰ *Guidelines on the treatment of person rescued at sea*, Ris. MSC.167-78 del 2004.

essere soddisfatte; e può essere organizzato il trasporto dei sopravvissuti nella destinazione vicina o finale”²¹.

Responsabile della individuazione di un luogo di sbarco sicuro, raggiungibile quindi senza porre in pericolo le persone a bordo della nave, sarà lo Stato che ha coordinato le operazioni SAR. Sebbene questi non abbia di fatto un immediato obbligo di accoglienza delle navi nei propri porti, lo stesso Stato non potrà però rifiutarsi di indicare un porto sicuro.

Per una corretta identificazione del POS, viene prescritto che lo Stato proceda in considerazione “*the particular circumstances of the case and guidelines developed by the Organization*”²². Il riferimento alle “particolari circostanze del caso” ribadisce l’idea per cui il concetto di Place of Safety non possa essere definito in termini astratti ma vada individuato caso per caso²³

1.4. La Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (UNCLOS).

Altra importantissima Convenzione internazionale occupatasi, tra gli altri argomenti, del tema del soccorso in mare è stata la c.d. *United Nations Convention on the law of the sea* (abbreviata come UNCLOS), adottata il 10 dicembre 1982 nella cittadina di Montego Bay, in Giamaica, a completamento dei lavori della III° Conferenza sul diritto del mare indetta dall’Assemblea generale delle Nazioni Unite.

²¹ Ris. MSC.167-78 del 2004, par. 6.12.

²² Definizioni inserite all’interno dell’annesso della Convenzione SOLAS, 5° capitolo regolamento 33, par.1.1, nonché nell’annesso della Convenzione SAR, 3° capitolo par. 3.1.9, entrambi per come emendati nel 2004.

²³ M. RATCOVICH, *The concept of ‘Place of Safety’: yet another self-contained maritime rule or a sustainable solution to the ever-controversial question of where to disembark migrants rescued at sea?*, cit. p. 23.

Al suo interno, oltre all'introduzione della piattaforma continentale, della zona economica esclusiva, nonché diverse disposizioni in materia di protezione dell'ambiente marino e di sfruttamento delle risorse sottomarine, di fondamentale importanza risulta essere la norma introdotta all'art. 98, con la quale viene sancito l'obbligo, per qualsiasi nave battente bandiera di uno Stato, di “*prestare soccorso a chiunque sia trovato in mare in condizioni di pericolo*”. L'obbligo in questione, a ben vedere, è posto non soltanto ai singoli comandanti di navi, bensì anche in capo agli stessi Stati.

Sotto il primo profilo, la disposizione ora richiamata²⁴ prevede che il comandante di una nave sia tenuto a procedere con tutta rapidità all'assistenza di persone che si trovino in una situazione di pericolo in mare, di cui abbia avuto notizia. Tale obbligo di soccorso incontra tuttavia un duplice limite: il comandante non sarà tenuto ad effettuarlo qualora l'intervento ponga in pericolo la nave, l'equipaggio o i passeggeri, sotto sua responsabilità oppure ancora se, considerate le circostanze del caso, non appaia ragionevole aspettarsi da lui una simile iniziativa.

Sotto il secondo profilo, l'articolo prevede l'obbligo, per gli Stati Parte, di istituire e mantenere un adeguato ed effettivo servizio di ricerca e soccorso relativo alla sicurezza in mare e, ove necessario, di sviluppare, in tale ambito, una cooperazione con gli Stati limitrofi attraverso accordi regionali, multilaterali²⁵ e bilaterali²⁶. Lo Stato costiero dovrà dunque preventivamente adottare i mezzi e le procedure necessarie per localizzare le persone in pericolo in mare e assicurare il loro soccorso. Si configura in capo allo Stato, quindi, un vero e proprio obbligo di diligenza, che si riterrà assolto non quando le persone vengano effettivamente salvate, bensì

²⁴ Che sostanzialmente richiama il cap. V, par. 33, della Convenzione SOLAS.

²⁵ Quali, ad esempio, i Protocolli di Palermo del 2000.

²⁶ Quali, ad esempio, l'accordo tra l'Italia e la Libia del 2007 ed il successivo Trattato di amicizia del 2008.

semplicemente quando lo stato abbia dimostrato di aver fatto tutto il possibile affinché tale risultato potrà essere raggiunto.^[1]_{SEP}

Con riferimento alla portata spaziale di tale obbligo dello Stato va sottolineato come le disposizioni della Convenzione di Montego Bay prescindendo dal regime giuridico della zona di mare in cui viene prestato il soccorso: l'obbligo di soccorso si avrà tanto in alto mare, quanto nella zona economica esclusiva o nella zona contigua di uno Stato diverso da quello di bandiera.

Quel che occorrerà ora chiedersi è in che misura tale obbligo sia effettivamente adempiuto. V'è da dire che l'alto numero delle vittime - che continuano ad aversi con frequenza quasi quotidiana - e le polemiche politiche che accompagnano troppo spesso le missioni di salvataggio fanno nascere, purtroppo, numerosi e talvolta fondati dubbi al riguardo.

CAPITOLO II

IL REGIME DEL SOCCORSO IN MARE

SOMMARIO: 2.1. L'obbligo di salvaguardia delle vite umane in mare. La nozione di “*distress*”. - 2.2. Le responsabilità dello stato costiero: nella Convenzione di Montego Bay. – 2.3. La giurisdizione dello Stato di bandiera. – 2.4. Le zone SAR nel Mediterraneo: la SAR italiana. – 2.5. Prospettive di evoluzione.

2.1. L'obbligo di salvaguardia delle vite umane in mare. La nozione di “distress”.

Il dovere di prestare soccorso a tutti coloro i quali si trovino in condizioni di pericolo in mare – che, come si è visto, costituisce una regola consolidata a livello di diritto internazionale – è un obbligo giuridico incombente non soltanto sulle imbarcazioni che si trovino nelle vicinanze della nave che necessita aiuto, ma anche sullo Stato di bandiera e sullo Stato costiero, così come disciplinato dalle Convenzioni internazionali dapprima citate.

La nozione di “pericolo”, da cui discende tale obbligo giuridico anche per gli stessi Stati, viene qualificata dalla Convenzione di Amburgo del 1979 come “*distress*”. Una siffatta situazione si verifica, precisamente, quando “*vi è la ragionevole certezza che una persona, una nave o un'altra*

*imbarcazione sia minacciata da un grave ed imminente pericolo e necessiti perciò assistenza immediata*²⁷.

In caso di navi in condizione di *distress*, dunque, i destinatari dell'obbligo di salvataggio e di soccorso in mare saranno tenuti ad intervenire il più velocemente possibile per consentire ai naufraghi di sbarcare in una località sicura. Nel far ciò, lo Stato che interviene dovrà altresì tenere conto di un'altra serie di implicazioni, derivanti ad esempio dall'obbligo di non respingimento (c.d. *non-refoulement*) nonché dal divieto di sottoporre gli individui a trattamenti crudeli, inumani e degradanti.

Ai giorni nostri, una simile condizione si verifica invero molto frequentemente: basti pensare che, secondo uno studio portato avanti dalla Commissione europea, circa l'80% dei flussi migratori irregolari via mare avvengono tramite l'utilizzo di imbarcazioni affatto sicure ed in condizioni di totale sovraffollamento²⁸; i soggetti trasportati, dunque, vi navigano in condizioni di oggettivo pericolo, sì da obbligare gli Stati ad intervenire in loro soccorso ogni qualvolta ne venga rintracciata una. Il tutto senza che vi sia nemmeno il bisogno di un'esplicita richiesta di soccorso, atteso che le condizioni precarie delle navi, unito all'elevato numero di persone a bordo – nonché le condizioni in cui questi versano –, non possono che far ritenere integrata *ex se* una condizione di pericolosità tale da necessitare un'adeguata assistenza.

Beneficiari del diritto ad essere assistiti saranno, pertanto, tutti coloro i quali si trovino in una situazione di pericolo in mare, e ciò indipendentemente tanto dalla nazionalità della nave in cui si trovino, così

²⁷ La nozione è contenuta nell'Annesso 1.3.13 della Convenzione SAR: “*a situation wherein there is a reasonable certainty that a person, a vessel or a craft is threatened by grave and imminent danger and requires immediate assistance*”.

²⁸ *Study on the International law instruments in relation to illegal migration by sea*, SEC (2007) 691, 15 maggio 2007.

come da qualsiasi eventuale coinvolgimento in attività illecite (quale potrebbe essere, in ipotesi, la tratta clandestina di migranti).

In presenza di una situazione di *distress*, in altre parole, gli Stati non possono esimersi dall'intervenire in quanto, oltre all'obbligo giuridico di salvaguardia della vita umana in mare, grava su di essi anche il dovere morale di evitare il perpetrarsi delle tragedie umane che da più di vent'anni si consumano nel Mediterraneo²⁹. Nonostante la nozione di *distress* sia chiaramente definita a livello convenzionale, non mancano tuttavia alcuni Stati che, come nel caso di Malta, hanno nel tempo espresso interpretazioni contrastanti sull'obbligo di soccorso in mare nel caso in cui un'imbarcazione, pur priva di requisiti di navigabilità, non abbia avanzato autonoma richiesta di soccorso³⁰.

Un simile contrasto ha fatto sì che, negli anni, siano dovute intervenire sul punto anche le stesse istituzioni europee.

Nel 2014, in particolare, il Parlamento Europeo ed il Consiglio hanno di concerto deliberato un Regolamento recante “*norme per la sorveglianza delle frontiere marittime esterne nel contesto della cooperazione operativa coordinata dall'Agenzia europea per la gestione della cooperazione operativa alle frontiere esterne degli Stati membri dell'Unione europea*”, ove all'interno viene effettuata una dettagliata

²⁹ Secondo uno studio pubblicato dall'UNHCR, l'Agenzia ONU per i rifugiati, il numero di vittime delle traversate affrontate da rifugiati e migranti nel Mediterraneo è cresciuto esponenzialmente negli ultimi anni, registrandosi dal 2014 ad oggi un numero complessivo di 24.443 morti in mare. La rappresentazione grafica di tali dati, dal titolo “*No end in sight*”, si trova al link <https://storymaps.arcgis.com/stories/07502a24ce0646bb9703ce96630b15fa> pubblicato da UNHCR.

³⁰ L'approccio maltese al soccorso di barconi trasportanti migranti è stato chiaramente espresso dal Ten. Col. A. Mallia, rappresentante delle AFM, Cit. articolo pubblicato su *La Repubblica* il 22.4.2015. Su tale posizione maltese si è espresso anche S. KLEPP, *A double bind: Malta and the rescue of unwanted migrants at sea A legal anthropological perspective on the humanitarian law of the sea*, IJRL, 23, 2011, p. 538, in <https://www.academia.edu/4251560/>.

indicazione di tutte le singole fasi che portano a considerare una imbarcazione in stato di *distress*³¹.

2.2. *La definizione di zona SAR nella Convenzione di Montego Bay.*

Con l'acronimo SAR (dall'inglese *search and rescue*, e cioè "ricerca e soccorso") si intendono sostanzialmente tutte le operazioni di soccorso effettuate con mezzi navali o aerei, che vengono effettuate dopo la comunicazione da parte delle autorità competenti di un naufragio o della presenza di una barca in difficoltà a causa di maltempo.

Una prima definizione di zona SAR – e cioè la determinazione del soggetto responsabile del salvataggio in un determinato tratto di mare internazionale – è stata introdotta, come si è visto nei paragrafi che precedono, già all'interno della Convenzione di Amburgo del 1979. In essa, la zona SAR viene genericamente definita come "*area di dimensioni determinate abbinate ad un centro di coordinamento e salvataggio*". Entro i limiti di tale zona, dunque, lo Stato che ne è responsabile dovrà fornire tutti i servizi di ricerca e salvataggio.

Non trovandosi tuttavia queste zone in acque territoriali, bensì internazionali, al fine di stabilirsi precisamente i confini delle singole zone SAR, si è deciso che la relativa delimitazione sia affidata a convenzioni da stipularsi tra Stati limitrofi e poi da questi ultimi notificate all'IMO, l'*Organizzazione Marittima Internazionale*.

È soltanto però con la successiva Convenzione di Montego Bay del 1982 (o anche detta UNCLOS, acronimo di *United Nations Convention of*

³¹ Regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio (PE-CONS) 35/14 del 30 aprile 2014.

the Law of Sea) che si è riusciti a regolamentare compiutamente l'esatta estensione / configurazione dei confini marittimi³².

La prima parte della Convenzione, infatti, definisce le differenti zone marittime: ogni Stato costiero è dotato di un proprio mare territoriale, la cui estensione giunge sino a 12 miglia nautiche dalla linea di base - 24 km circa - dalla costa; superato tale limite, si passa in zona economica esclusiva se dichiarata e/o acque internazionali, e cioè una zona in cui nessuno Stato possiede alcuna sovranità.

La Convenzione, tuttavia, specifica in modo chiaro che l'obbligo di soccorso delle vite umane in mare è vigente in ogni zona del globo. Secondo la *UNCLOS*, a ben vedere, l'estensione spaziale dell'obbligo prescinde dal regime giuridico della zona di mare in cui viene prestato il soccorso: esso, pertanto, potrà esplicarsi tanto in alto mare quanto nella zona economica esclusiva così come nella zona contigua di uno Stato diverso da quello di bandiera³³.

Non è mancata tuttavia qualche interpretazione di segno contrario, secondo le quali il dato sistematico della previsione dell'obbligo di soccorso – sancito, come detto, all'art. 98 della Convenzione – farebbe propendere per la vigenza dell'obbligo unicamente in alto mare; a una tale conclusione si perverrebbe, secondo tale impostazione, per via della collocazione dell'art. 98 nella Parte VII relativa proprio all'alto mare.

L'orientamento ermeneutico ora citato, tuttavia, sconta il limite di non aver tenuto in adeguato conto taluni decisivi elementi, riscontrabili sia all'esterno che all'interno della medesima Convenzione di Montego Bay.

³² La Convenzione di Montego Bay, stipulata nel 1982 ed entrata in vigore solo nel 1994, è stata ratificata, oltre che dall'Unione Europea, da ben 154 Paesi in tutto il mondo. Con i suoi quasi 400 articoli, essa rappresenta in diritto il tentativo di codificare tuttocì che concerne il mare.

³³ Sulla giurisdizione dello Stato di bandiera, v. il successivo par. 2.3.

Occorre evidenziare, *in primis*, che in virtù del richiamo operato dall'art. 58, l'art. 98 può ritenersi trovare pacifica applicazione anche nella c.d. ZEE (Zona Economica Esclusiva)³⁴. Allo stesso modo, l'obbligo di soccorso deve dirsi applicabile anche nel mare territoriale di Stati stranieri: esplicito è a tal proposito il riferimento all'assistenza contenuto nell'art. 18, par. 2, secondo il quale la sosta nel mare territoriale è permessa nel caso di attività di soccorso.

Sebbene dunque l'obbligo di prestare soccorso figuri soltanto nella parte della Convenzione riguardante le disposizioni dell'alto mare, lo stesso ben può essere correttamente esteso anche al resto delle zone marine. Nonostante neppure nelle disposizioni relative al mare territoriale vi sia la previsione di un obbligo equivalente a quello sancito dall'art. 98, non è giustificato concludere che la mancanza di un'esplicita previsione in tal senso costituisce una lacuna: il dovere di soccorso anche nel mare territoriale troverebbe, infatti, un'implicita legittimazione nella previsione del c.d. *passaggio inoffensivo*. Ed infatti, quando il soccorso a persone o navi in pericolo avvenga in acque territoriali straniere, lo Stato costiero mantiene la competenza esclusiva nel coordinamento dell'operazione e nella predisposizione dei mezzi necessari per l'intervento.

V'è da dire, poi, che la prassi seguita dagli Stati è sempre stata quella di adoperarsi a soccorrere coloro che si trovano in pericolo in mare, a prescindere dalla zona marina in cui sono chiamati ad intervenire³⁵.

Da ultimo, a sostegno dell'interpretazione estensiva dell'obbligo di soccorso in mare non può non citarsi l'argomento letterale dell'art. 98

³⁴ Art. 58 della Convenzione di Montego Bay: “*Gli articoli da 88 a 115 e le altre norme pertinenti di diritto internazionale si applicano alla zona economica esclusiva purché non siano incompatibili con la presente Parte*”^[17]_[SEP]

³⁵ R. BARNES, “*The International Law of the Sea and Migration Control*”, in B. Ryan, V. MITSILEGAS (a cura di), *Extraterritorial Immigration Control: Legal Challenges*, Martinus Nijhoff Publishers, 2010, p. 137.

portato avanti da diversi autori: la norma in questione, com'è stato rilevato, non si riferirebbe ad “*any person found on the high sea*” bensì, più genericamente, ad “*any person found at sea*”³⁶, così sgomberando definitivamente il campo da ogni inutile distinzione in tal senso.

2.3. *La giurisdizione dello Stato di bandiera.*

Oltre all'obbligo per gli Stati costieri, l'obbligo di salvataggio comprende al suo interno – come si è avuto modo di accennare nei paragrafi precedenti – anche un obbligo in capo al c.d. *Stato di bandiera*.

Il riferimento, in tal senso, è allo Stato cui appartiene la nave (che per l'appunto, secondo il gergo navale, “*batte bandiera*”). Ed è sempre l'art. 98 della Convenzione di Montego Bay a disciplinare la responsabilità dello Stato di bandiera, stabilendo l'obbligo per il comandante della nave di prestare soccorso. La norma ora citata, sul punto, così testualmente si esprime:

“Ogni Stato deve esigere che il comandante di una nave che batte la sua bandiera, nella misura in cui gli sia possibile adempiere senza mettere a repentaglio la nave, l'equipaggio o i passeggeri: a) presti soccorso a chiunque sia trovato in mare in condizioni di pericolo; b) proceda quanto più velocemente è possibile al soccorso delle persone in pericolo, se viene a conoscenza del loro bisogno di aiuto, nella misura in cui ci si può ragionevolmente aspettare da lui tale iniziativa; c) presti soccorso, in caso di abbordo, all'altra nave, al suo equipaggio e ai suoi passeggeri e, quando è possibile, comunichi all'altra nave il nome della propria

³⁶ M. NORDQUIST, S. NANDAN, S. ROSENNE (edited by), *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982: A Commentary*, Vol. III, Martinus Nijhoff Publishers, 1993, p. 170.

[1]
[2]
[3]
[4]
[5]
[6]
[7]
[8]
[9]
[10]
[11]
[12]
[13]
[14]
[15]
[16]
[17]
[18]
[19]
[20]
[21]
[22]
[23]
[24]
[25]
[26]
[27]
[28]
[29]
[30]
[31]
[32]
[33]
[34]
[35]
[36]
[37]
[38]
[39]
[40]
[41]
[42]
[43]
[44]
[45]
[46]
[47]
[48]
[49]
[50]
[51]
[52]
[53]
[54]
[55]
[56]
[57]
[58]
[59]
[60]
[61]
[62]
[63]
[64]
[65]
[66]
[67]
[68]
[69]
[70]
[71]
[72]
[73]
[74]
[75]
[76]
[77]
[78]
[79]
[80]
[81]
[82]
[83]
[84]
[85]
[86]
[87]
[88]
[89]
[90]
[91]
[92]
[93]
[94]
[95]
[96]
[97]
[98]
[99]
[100]

e il porto presso cui essa è immatricolata, e qual'è il porto più vicino presso cui farà scalo”³⁷.

Ogni Stato, dunque, deve pretendere che i comandanti delle navi battenti la bandiera nazionale prestino assistenza a coloro che si trovano in condizioni di pericolo in mare o procedano immediatamente al loro soccorso in tutti i casi in cui si manifesta una richiesta di aiuto. L'obbligo di prestare soccorso in mare, in tal caso, è strettamente collegato al dovere generale per lo Stato di bandiera di adottare tutte le misure necessarie a salvaguardare la sicurezza in mare³⁸. È sul comandante della nave che ha proceduto ad effettuare l'operazione, pertanto, che ricade inizialmente la responsabilità di effettuare il salvataggio, provvedendo all'assistenza delle persone soccorse.

La condotta che si richiederà allo Stato di bandiera, di fronte ad esigenze di soccorso, sarà quella di ordinare alle proprie imbarcazioni di procedere il più velocemente possibile all'assistenza delle persone in pericolo, una volta ricevuta notizia della richiesta di soccorso. L'obbligo che ricade sullo Stato di bandiera può qualificarsi, dunque, come un vero e proprio obbligo di condotta; un obbligo generale che si applica a tutte le imbarcazioni, a qualsiasi persona e in qualsiasi area marina. Oltretutto, è bene specificarlo, esso sarà applicabile sia in tempo di pace così come in tempo di guerra³⁹.

³⁷ *“Every State shall require the master of a ship flying its flag, in so far as he can do so without serious danger to the ship, the crew or the passengers: (a) to render assistance to any person found at sea in danger of being lost; (b) to proceed with all possible speed to the rescue of persons in distress, if informed of their need of assistance, in so far as such action may reasonably be expected of him; (c) after a collision, to render assistance to the other ship, its crew and its passengers and, where possible, to inform the other ship of the name of his own ship, its port of registry and the nearest port at which it will call”.*

³⁸ Di cui all'art. 94, par. 3, Convenzione di Montego Bay.

³⁹ Si veda l'art. 12 della Seconda Convenzione di Ginevra, adottata il 12 agosto del 1949 ed entrata in vigore il 21 ottobre 1950.^[L]_[SEP]

Va osservato, tuttavia, che l'articolo 98 della Convenzione di Montego Bay, in quanto norma non *self-executing*, occorre necessariamente di un recepimento da parte degli Stati, i quali devono introdurla nella propria legislazione nazionale e provvedere a rendere giuridicamente vincolante il dovere per i comandanti delle imbarcazioni che battono la bandiera nazionale di soccorrere le persone in pericolo in mare.

Ulteriore profilo di analisi riguarda poi l'eventuale responsabilità dello Stato di bandiera con riferimento a tutte quelle imbarcazioni che si trovino nelle vicinanze della nave da soccorrere (o che ricevono una chiamata di aiuto). Il problema che ci si deve porre è se, per le condotte da questi poste in essere, le stesse possano essere attribuibili o meno allo Stato di bandiera.

Se trattasi di una nave militare o una nave in servizio di Stato, *nulla questio*. La condotta sarà sempre attribuibile, in tali casi, allo Stato di bandiera, essendo il comandante di tali imbarcazioni qualificabile come un organo *de jure* dello Stato. A sancire normativamente tale responsabilità è, tra l'altro, l'art. 4 del c.d. "*Progetto di articoli sulla responsabilità internazionale degli Stati per atti internazionalmente illeciti*"⁴⁰. E ciò, occorre precisare, a valere anche in quei casi in cui il comportamento della persona abilitata ad esercitare prerogative dell'autorità di governo ecceda la propria competenza o contravvenga alle istruzioni impartitegli⁴¹: anche tale condotta, dunque, verrà qualificata come atto dello Stato ai sensi del diritto internazionale.

⁴⁰ Tale progetto adottato nel 2001 dalla Commissione del diritto internazionale delle Nazioni Unite, benché non tradottosi in una convenzione internazionale e pertanto sprovvisto di carattere giuridicamente vincolante, costituisce il risultato di un'ampia e prolungata opera di codificazione delle norme di diritto internazionale consuetudinario in materia.

⁴¹ L'art. 7 del Progetto di articoli sulla responsabilità internazionale degli Stati per atti internazionalmente illeciti così si esprime testualmente: "*il comportamento di un organo*

Maggiori dubbi sorgono, invece, quando la nave che proceda al salvataggio abbia un carattere non statale, e cioè sia un'imbarcazione privata. Non agendo in qualità di organo dello Stato, infatti, il comportamento del comandante della stessa non potrà essere automaticamente attribuito allo Stato di cui la nave batte bandiera, a meno che questi non sia abilitato dalla legislazione interna ad esercitare prerogative dell'attività di governo. In quest'ultimo caso, infatti, le condotte da questi posse in essere verranno considerate come atti dello Stato ai sensi del diritto internazionale⁴².

La responsabilità dello Stato, pertanto, vi sarà solo nel momento in cui il Governo autorizzi il comandante della nave ad esercitare le proprie funzioni. In caso di omissione di soccorso di individui in pericolo di vita, lo Stato potrebbe esserne chiamato a risponderne,. Si tratterà al più di un dovere di carattere umanitario, di cui può essere chiamato a rispondere esclusivamente il comandante della nave, senza che tale condotta possa essere attribuibile allo Stato di bandiera⁴³.

Evidente appare, dunque, come l'unico *discrimen* che può fungere da base giuridica per attribuire una forma di responsabilità allo Stato di bandiera, nel caso di mancato soccorso da parte del comandante di una

di uno Stato o di una persona o di un ente abilitati ad esercitare prerogative dell'autorità di governo sarà considerato come un atto dello Stato ai sensi del diritto internazionale, se quell'organo, persona o ente agisce in tale qualità, anche se eccede la propria competenza o contravviene ad istruzioni”.

⁴² Statuisce infatti l'art. 5 del Progetto di articoli sulla responsabilità internazionale degli Stati per atti internazionalmente illeciti che “*il comportamento di una persona o di un ente che non è un organo dello Stato ai sensi dell'articolo 4, ma che è abilitato dal diritto di quello Stato ad esercitare prerogative dell'attività di governo sarà considerato come un atto dello Stato ai sensi del diritto internazionale purché, nel caso in questione, la persona o l'ente abbiano agito in tale qualità*”.

⁴³ In tal senso, tra gli altri, E. PAPASTAVRIDIS, *Rescuing Migrants at Sea: The Responsibility of States Under International Law*, 2011, p. 18, disponibile al link: <http://ssrn.com/abstract=1934352>

nave privata, si sostanzia nell'esercizio di prerogative dell'attività di governo.

Così, rientrano tra gli atti statali rilevanti in ambito di diritto internazionale – e dunque fonte giuridica per una responsabilità dello Stato – l'aver il comandante agito su istruzione, sotto direzione, o sotto il controllo di uno Stato. Ciò che deve essersi verificato, in altre parole, è che lo Stato di bandiera abbia fornito delle precise istruzioni al comandante della nave, prescrivendogli di ignorare la richiesta di soccorso di coloro che si trovano in pericolo; se, a fronte di tale ordine statale, il comandante abbia rispettato ed avallato tale scelta, della sua condotta omissiva risponderà anche lo Stato medesimo, pur se la nave in questione si identifichi come una imbarcazione privata.

Il comportamento di non ottemperanza all'obbligo di soccorso in mare, anche se attribuibile allo Stato di bandiera, laddove il comandante abbia agito sotto istruzione, direzione o controllo dello Stato, non comporta tuttavia automaticamente la responsabilità di quest'ultimo. Perché lo Stato di bandiera sia responsabile dell'omissione di salvataggio è necessario che non abbia altresì provveduto a stabilire una norma che disponesse l'obbligo di soccorso in capo al comandante della nave, con il conseguente controllo disciplinare e giurisdizionale a seguito di una sua eventuale violazione⁴⁴.

2.4. *Le zone SAR nel Mediterraneo: la zona SAR italiana.*

Sempre in punto di responsabilità di soggetti pubblici e privati in caso di violazione degli obblighi di soccorso e salvataggio in mare, deve dirsi che una prima regolamentazione sistematica in materia era già

⁴⁴ E. PAPASTAVRIDIS, *cit. International Law*, 2011 p.19

presente in Italia fin dal 1942, con l’emanazione del *Codice della Navigazione*⁴⁵, che aveva recepito una serie di principi all’epoca fissati dalla Convenzione di Bruxelles del 1910.

Si trattava, tuttavia, di obblighi di portata sin troppo generale ed astratta, non essendo all’epoca vigente alcuna delimitazione delle aree marine di soccorso. Una loro specificazione si avrà infatti molti anni dopo, a seguito della istituzionalizzazione delle c.d. zone SAR - per la prima volta introdotte, come detto, dalla Convenzione di Amburgo del 1979 – i cui confini vengono regolati mediante accordi tra Stati contigui o frontisti e che non necessariamente corrispondono alle frontiere marittime già esistenti, non dovendo obbligatoriamente seguirne il tracciato⁴⁶.

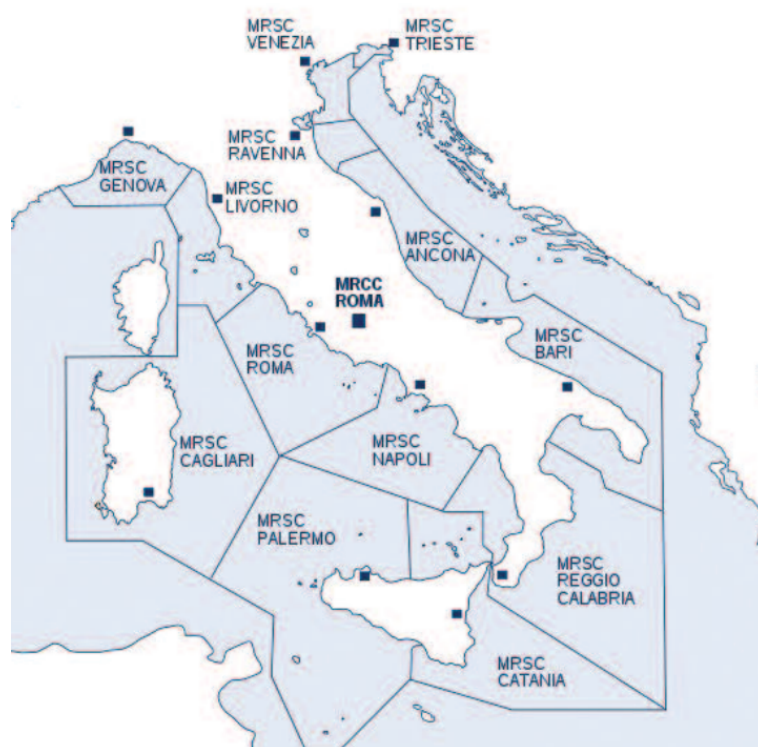
Una volta individuata una fascia di mare definibile quale zona SAR, le eventuali omissioni di soccorso da parte degli Stati che ne sono responsabili divengono fonte di responsabilità, dovendo gli Stati cui la zona si riferisce operare un controllo ed esercitare un potere di intervento su tutte le situazioni di *distress* che all’interno si possano verificare. Lo Stato dovrà dunque, nella propria area di competenza, garantire l’operatività continua ed efficace dei servizi di *search and rescue*, impegnandosi ad istituire un Centro di coordinamento, designare delle unità costiere di soccorso, oltreché a disporre di strutture, mezzi navali e arei, centri di telecomunicazione di soccorso e personale adeguato, sia da un punto qualitativo che quantitativo⁴⁷.

⁴⁵ Approvato con Regio Decreto del 30 marzo 1942, n. 327.

⁴⁶ Non infrequenti sono anzi i casi in cui gli Stati hanno istituito delle vere e proprie zone SAR congiunte: è il caso, ad esempio, dei Paesi dell’Artico quali Canada, Danimarca, Finlandia, Islanda, Federazione Russa, Regno Unito e Stati Uniti, addivenuti nel 2011 a tale intesa con con l’*Agreement on cooperation on aeronautical and maritime search and rescue in the arctic* del 2011 (in <https://www.ifrc.org/docs/idrl/N813EN.pdf>).

⁴⁷ U. LEANZA, F. CAFFIO, *Il SAR mediterraneo. La ricerca e il soccorso nel diritto marittimo: l’applicazione della Convenzione di Amburgo del 1979*, in *Rivista Marittima*, giugno 2015, p. 15, disponibile su www.fondazionemichelagnoli.it.

La zona SAR ha fatto ingresso nel nostro Paese con il D.P.R. 28 settembre 1994, n. 662 (pubblicato in G.U. 1 dicembre 1994, n. 281) con cui l'Italia ha dato attuazione alla propria adesione alla Convenzione di Amburgo del 1979. Al suo interno, vengono delimitati gli spazi marittimi di responsabilità nazionale, ragionevolmente vicini alla costa, con distanze che oscillano tra qualche decina di miglia da Lampedusa e da circa un centinaio di miglia dalle coste siciliane.



La zona SAR italiana

V'è stato chi, nel commentare le distanze come stabilite dal D.P.R. 662/1994, ha fatto rilevare che la decisione sull'ampiezza della zona SAR italiana sia stata determinata da una chiara scelta del Ministero dei Trasporti, che avrebbe voluto limitare l'ampiezza della zona alle capacità

medie di intervento dei mezzi di ricerca e soccorso⁴⁸. Ciò consentirebbe alle navi italiane di apprestare un intervento quanto più celere ed efficace possibile in caso di richiesta di assistenza da parte di un'imbarcazione trasportante dei migranti, nella maggior parte prive dei requisiti di navigabilità minimi (*unsafe*) secondo gli *standard* internazionali⁴⁹.

Diversa è la situazione invece in cui la richiesta di soccorso pervenga alle autorità italiana da un'imbarcazione che si trovi in una situazione di *distress* all'interno di una zona SAR di altro Paese. In tali casi, infatti, dovrebbe scattare un obbligo di cooperazione, talché, qualora lo Stato responsabile della SAR non abbia le capacità per far fronte alla richiesta, saranno i mezzi dello Stato di cui è richiesto l'intervento a dover fronteggiare il pericolo: tuttavia non sempre ciò è stato declinato in termini positivi, dando invece il la a diversi dissidi fra gli Stati coinvolti.

Emblematico, in tal senso, è quanto avvenuto negli ultimi anni tra Italia e Malta: due paesi che, pur godendo a livello politico di ottimi rapporti, non sono mai riusciti a raggiungere un accordo che istituzionalizzasse una cooperazione SAR efficiente.⁵⁰

Il disaccordo con Malta, in realtà, riguarda anche l'estensione delle rispettive zone SAR, essendo quella maltese coincidente in più punti con quella italiana. Ciò è dovuto essenzialmente al fatto che i confini della zona maltese, di fatto, vengono fatti coincidere da Malta con quelli della

⁴⁸ U. LEANZA, F. CAFFIO, *Il SAR mediterraneo. La ricerca e il soccorso nel diritto marittimo: l'applicazione della Convenzione di Amburgo del 1979*, in *Rivista Marittima*, giugno 2015, p. 12, disponibile su www.fondazionemichelagnoli.it.

⁴⁹ V. il già richiamato Regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio PE-CONS 35/14 del 30 aprile 2014, *sub* nota 31.

⁵⁰ Sul problema della mancata regolamentazione della cooperazione SAR tra Malta e l'Italia, S. KLEPP, *A double bind: Malta and the rescue of unwanted migrants at sea A legal anthropological perspective on the humanitarian law of the sea*, *IJRL*, 23, 2011, in <https://www.academia.edu/4251560/>.

c.d. zona FIR⁵¹, uno spazio aereo di notevoli dimensioni che – estendendosi fino alle isole di Lampedusa, Linosa e Lampione - finisce per incidere anche sulla zona SAR, rendendola troppo estesa per le modeste capacità marittime maltesi e facendola, altresì, sovrapporre con la zona SAR italiana.

La zona SAR maltese si estende, infatti, per circa 75 volte il suo territorio, senza che lo Stato disponga di mezzi adeguati a gestire un'area così vasta. Conseguentemente, Malta – che non ha inteso raggiungere un'intesa bilaterale con il nostro Paese per una diversa delimitazione della propria zona SAR – continua a richiedere, in presenza di imbarcazioni di migranti da soccorrere, l'appoggio dei pattugliatori italiani che sempre intervengono in loro soccorso trasportandoli in Italia⁵².

Ciò ha comportato, nel corso del tempo, non pochi problemi di coordinamento tra i due Paesi, anche in tema di individuazione del c.d. *place of safety* (luogo sicuro). Fin troppo frequentemente, infatti, si verificano situazioni in cui vite umane in pericolo si trovano nella zona di competenza maltese, pur risultando però geograficamente più vicini alle coste italiane; di difficile risoluzione lo stallo che si viene ogni volta a creare, con lo Stato maltese che ritiene che a dover intervenire sia lo Stato italiano e che i naufraghi vadano trasportati presso i porti italiani.

Le difficoltà e ritardi nell'individuare il luogo di sbarco per le persone salvate dal naufragio che si riscontrano in questa attività si ripercuotono necessariamente sulla nave che ha garantito il soccorso e che

⁵¹ Acronimo di *Flight Information Region*, che Malta, un tempo colonia inglese ha ereditato dalla Gran Bretagna subentrando, dopo la cessazione del suo status di possedimento britannico, nella posizione di aderente alla Convenzione di Chicago del 1944.

⁵² M. SORMANI, *Obbligo di soccorso in mare, evoluzione degli assetti navali nel mare mediterraneo e ruolo delle ONG*, in *Rivista di Diritto dell'Economia, dei Trasporti e dell'Ambiente*, 2019, p. 94.

pertanto si trova nell'impossibilità di proseguire la propria rotta⁵³, mettendo in seria difficoltà i soccorritori nel frattempo costretti a fronteggiare, il più delle volte, le proteste interne degli stessi migranti all'interno delle navi.

Da ultimo, occorre rilevare che anche la Libia – in un'ottica collaborativa volta al contenimento del fenomeno migratorio – ha istituzionalizzato di recente la propria zona SAR, così consentendo all'Italia di poter arretrare il campo di intervento della propria Guardia Costiera, che spesso era costretta a spingersi sino al largo delle coste libiche per salvare i migranti in difficoltà in quelle zone⁵⁴.

2.5. *Prospettive di evoluzione.*

Nel corso degli ultimi anni, in correlazione al significativo incremento dei flussi migratori verso l'Italia e l'Europa attraverso la rotta centro-mediterranea, le attività di ricerca e soccorso nel Mediterraneo sono rapidamente divenute protagoniste del dibattito politico, pubblico e mediatico.

Nonostante l'evidente imprescindibilità delle attività SAR per salvaguardare i molteplici individui in viaggio nel Mediterraneo, la narrazione attorno alle operazioni di soccorso in mare è drasticamente

⁵³ F. DE VITTOR, *Soccorso in mare e rimpatri in Libia: tra diritto del mare e tutela internazionale dei diritti dell'uomo*, in *Riv. dir. int.*, 2009, p. 800 ss.

⁵⁴ L'istituzionalizzazione della zona SAR libica non è stato in realtà immune da incidenti di percorso: se infatti nel 2017 la Libia aveva unilateralmente comunicato ciò all'IMO, rinviando a un momento successivo la stipulazione di accordi con gli Stati limitrofi, nel dicembre dello stesso anno le autorità libiche avevano riconosciuto di non essere in grado di soddisfare i requisiti richiesti dall'IMO per il riconoscimento internazionale di una zona SAR. A fine giugno 2018, grazie al sostegno italiano ed europeo, la Libia ha potuto comunicare nuovamente all'IMO l'istituzione della propria zona SAR, avendo implementato le proprie strutture e potendo quindi finalmente assumere precisi obblighi di soccorso, salvataggio e sbarco in un luogo sicuro.

cambiata: i soggetti impegnati nel salvataggio (e cioè, ad oggi, gli equipaggi delle navi appartenenti alle ONG) vengono apertamente accusati di collusioni più o meno dirette con i trafficanti di migranti, e a volte addirittura favoreggiatori dell'immigrazione clandestina.

Tale circostanza si può spiegare anzitutto tenendo conto del fatto che la massiccia implementazione delle attività SAR da parte delle autorità europee ha paradossalmente favorito la strategia criminale delle organizzazioni implicate nel traffico di migranti, le quali sono oggi solite abbandonare i soggetti trasportati in alto mare su imbarcazioni piccole e fatiscenti, spesso dotate di una quantità di carburante minima e incapaci di raggiungere autonomamente la costa, facendo affidamento sull'intervento di salvataggio – che nella maggior parte dei casi avviene in estrema prossimità al confine delle acque territoriali libiche – per concludere il loro piano criminoso capitanando i migranti sulle coste italiane. È tuttavia evidente come effetto diretto di tale sistema sia quello di incrementare ulteriormente i gravi pericoli a cui si espongono i migranti durante la traversata.

L'obbligo di ricerca e salvataggio in mare rappresenta, in ultima analisi, una pietra miliare di fondamentale importanza nel diritto pattizio e consuetudinario internazionale. Ai sensi delle Convenzioni sin qui citate, gli Stati sono tenuti ad organizzare un sistema di ricerca e salvataggio in mare al fine di intervenire quando una imbarcazione si trovi in una situazione irreversibile di *distress* e di individuare, a responsabilità condivisa tra lo Stato *in primis* avvertito e lo Stato responsabile della SAR zone, un *place of safety* in cui la tutela dei diritti umani fondamentali dei naufraghi possa essere effettivamente garantita⁵⁵. Pur non esistendo una definizione esatta di POS, si sono susseguiti negli ultimi decenni vari emendamenti

⁵⁵ A. RIZZI, *L'obbligo internazionale di salvataggio in mare ed il caso Diciotti. La questione del place of safety*, 2020

alle Convenzioni sopra citate, accompagnati dalla elaborazione di fondamentali *Linee guida* da parte dell'Organizzazione Marittima Internazionale: grazie anche alla giurisprudenza della Corte EDU oggi la questione relativa al *Place of Safety* può essere affrontata in maniera univoca, essendo inteso come quel “*porto sicuro in cui si considerano concluse le operazioni di salvataggio*”⁵⁶.

Nonostante tale tentativo di chiarire la definizione di POS, rimangono ancora molti i coni d'ombra relativi alle procedure di assegnazione dello stesso, che andranno chiariti necessariamente con un intervento regolatorio di carattere sovranazionale. Un approccio del genere dovrebbe rivolgersi anche verso la definizione della conduzione delle operazioni di salvataggio, con il confronto con gli operatori privati e le agenzie/organizzazioni internazionali che operano nel settore (IMO, UNHCR, OIM, ecc.), perché siano chiarite le reciproche dinamiche di interazione – e cioè degli Stati e dei soggetti privati nel campo umanitario - mediante un intervento di carattere vincolante, cioè con una fonte normativa giuridicamente cogente che possa restituire davvero un quadro unitario capace di risolvere ogni tipo di conflitto fra gli Stati in materia di soccorso in mare, tornando a guardare nuovamente alla vita umana quale primario bene da tutelare.

⁵⁶ Risoluzione MSC. 167(78) del 2004.

CONCLUSIONI

Nel corso degli ultimi anni, in correlazione al significativo incremento dei flussi migratori verso l'Italia e l'Europa attraverso la rotta centro-mediterranea, le attività di ricerca e soccorso nel Mediterraneo sono rapidamente divenute protagoniste del dibattito politico, pubblico e mediatico.

Nonostante l'evidente imprescindibilità delle attività SAR per salvaguardare le molte vite che si mettono in viaggio nel Mediterraneo, la narrazione attorno alle operazioni di soccorso in mare è drasticamente cambiata: i soggetti impegnati nel salvataggio (e cioè, ad oggi, gli equipaggi delle navi appartenenti alle ONG) vengono apertamente accusati di collusioni più o meno dirette con i trafficanti di migranti, anche se, tale accusa viene fermamente smentita dalle stesse ONG. Tale circostanza si può spiegare anzitutto tenendo conto del fatto che la massiccia implementazione delle attività SAR da parte delle autorità europee ha paradossalmente favorito la strategia criminale delle organizzazioni implicate nel traffico di migranti, le quali sono oggi solite abbandonare i soggetti trasportati in alto mare su imbarcazioni piccole e fatiscenti, spesso dotate di una quantità di carburante minima e incapaci di raggiungere autonomamente la costa, facendo affidamento sull'intervento di salvataggio – che nella maggior parte dei casi avviene in estrema prossimità al confine delle acque territoriali libiche – per di condurre i migranti sulle coste italiane.

È tuttavia evidente come effetto diretto di tale sistema sia quello di incrementare ulteriormente i gravi pericoli a cui si espongono i migranti durante la traversata: il che, di converso, rende le operazioni di soccorso

ancora più essenziali e imprescindibili al fine di evitare elevate perdite di vite umane.

L'obbligo di ricerca e salvataggio in mare rappresenta, in ultima analisi, una pietra miliare di fondamentale importanza nel diritto pattizio e consuetudinario internazionale. Ai sensi delle Convenzioni maggiormente sin qui citate, gli Stati sono tenuti ad organizzare un sistema di ricerca e salvataggio in mare al fine di intervenire quando un'imbarcazione si trovi una situazione irreversibile di *distress* e di individuare, a responsabilità condivisa tra lo Stato *in primis* avvertito e lo Stato responsabile della SAR zone, un *place of safety* in cui la tutela dei diritti umani fondamentali dei naufraghi possa essere effettivamente essere espletata⁵⁷.

Pur non esistendo una definizione esatta di POS, si sono susseguiti negli ultimi decenni vari emendamenti alle Convenzioni sopra citate, ed attraverso l'elaborazione di fondamentali *Linee guida* da parte dell'Organizzazione Marittima Internazionale e della giurisprudenza della Corte EDU oggi la questione relativa al *Place of Safety* può essere affrontata in maniera univoca, essendo inteso come quel “*porto sicuro in cui si considerano concluse le operazioni di salvataggio*”⁵⁸.

Nonostante tale tentativo di chiarire la definizione di POS, rimangono ancora molti i con i cononi d'ombra relativi alle procedure di assegnazione dello stesso, che andranno chiariti necessariamente con un intervento regolatorio di carattere sovranazionale. Un approccio del genere dovrebbe rivolgersi anche verso la definizione della conduzione delle operazioni di salvataggio, con il confronto con gli operatori privati e le agenzie/organizzazioni internazionali che operano nel settore (IMO,

⁵⁷ A. RIZZI, *L'obbligo internazionale di salvataggio in mare ed il caso Diciotti. La questione del place of safety*”, 2020

⁵⁸ Risoluzione MSC. 167(78) del 2004.

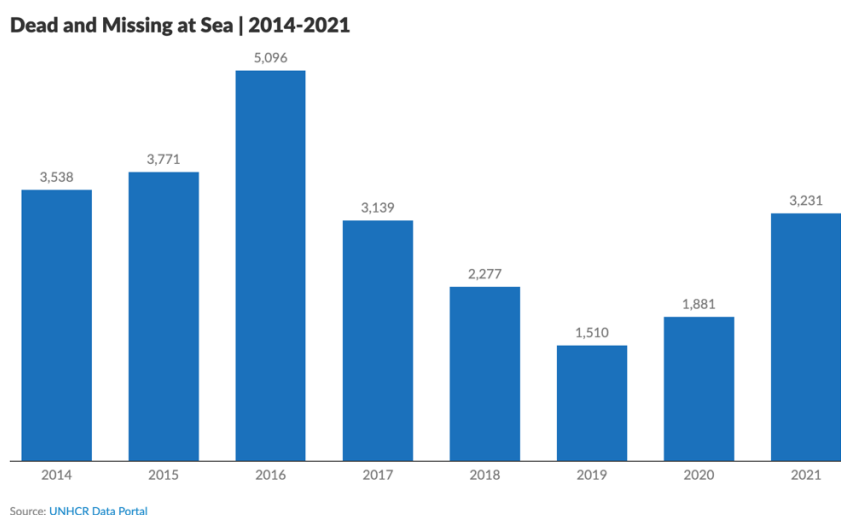
UNHCR, OIM, ecc.), perché siano chiarite le reciproche dinamiche di interazione – e cioè degli Stati e dei soggetti privati nel campo umanitario - mediante un intervento di carattere vincolante, cioè con una fonte normativa giuridicamente cogente che possa restituire davvero un quadro unitario capace di risolvere ogni tipo di conflitto fra gli Stati in materia di soccorso in mare, tornando a guardare nuovamente alla vita umana quale primario bene da tutelare.

Negli ultimi decenni, del resto, fin troppo elevati sono i numeri di migranti che, avendo tentato di attraversare il Mediterraneo per raggiungere le coste italiane, vi hanno perso la vita in questi viaggi così difficili pericolosi e rischiosi. Secondo il rapporto mondiale sulla migrazione del 2010 realizzato dall'Organizzazione Internazionale per la Migrazione (IOM), solo nel primo decennio del XXI secolo, i migranti in transito nel mondo, sono aumentati notevolmente⁵⁹.

Quanto a coloro che perdono la vita in mare - di cui la quasi totalità è costituita da coloro i quali prendono parte ai flussi migratori irregolari, affrontate il più delle volte con imbarcazioni per nulla sicure ed in condizioni di totale sovraffollamento, quindi di oggettivo pericolo - il grafico che segue, contenuto all'interno di uno studio pubblicato dall'UNHCR⁶⁰, mostra come il numero di vittime delle traversate affrontate nel Mediterraneo sia cresciuto esponenzialmente negli ultimi anni, registrandosi dal 2014 ad oggi un numero complessivo di 24.443 morti in mare:

⁵⁹ Cfr. *World Migration Report 2010*, International Organization for Migration, Ginevra, 2010.

⁶⁰ Lo studio, dal titolo “*No end in sight*”, è disponibile *online* in forma completa sul sito <https://storymaps.arcgis.com/stories/07502a24ce0646bb9703ce96630b15fa>



Tra le varie stragi succedutesi nel tempo, menzione particolare va operata con riferimento alla terribile tragedia di Lampedusa del 3 ottobre 2013, una delle più gravi catastrofi marittime nel Mediterraneo dall'inizio del XXI secolo, in cui centinaia di migranti (oltre 600, per l'esattezza) persero la vita a seguito del naufragio di una imbarcazione libica avvenuto a poche miglia del porto di Lampedusa. In onore delle vittime di quella strage, con la L. 21 marzo 2016, n. 45, è stata istituita in Italia la *giornata nazionale in memoria delle vittime dell'immigrazione*, che viene celebrata il 3 ottobre di ogni anno.

Altra strage di notevole portata verificatasi nel Mediterraneo è da annoverare, altresì, la c.d. *tragedia nel Canale di Sicilia* avvenuta il 18 aprile del 2015, quando un'imbarcazione eritrea usata per il trasporto di migranti naufragò al largo delle coste della Libia, provocando un numero ancora imprecisato di morti, stimato nell'ordine di 700-900 individui.

La questione del soccorso in mare, da ultimo, è stata recentemente rimessa al centro del dibattito politico a seguito delle tristissime vicende avvenute al largo delle coste di Cutro, in Calabria. Il gravissimo naufragio verificatosi ha di fatto nuovamente puntato con forza i riflettori

sull'importanza della tempestività dell'intervento delle Autorità Statali nelle operazioni di *Search and Rescue* e sulle gravi responsabilità che incombono su coloro i quali non si adoperino prontamente al fine di scongiurare una simile strage.

Il susseguirsi di tali nefaste vicende, in conclusione, rende sempre più essenziale mantenere alta l'attenzione verso la questione della tutela della vita umana in mare.

Nel corso del presente lavoro si è avuto modo di osservare come le diverse Convenzioni Internazionali in materia di soccorso in mare costituiscano il faro da tenere sempre presente per gli Stati impegnati nelle attività di SAR, mai dimenticando che da tali norme discende il diritto fondamentale, che deve essere garantito a tutti gli individui, ad essere soccorsi in mare.

Si è avuto modo di evidenziare, in particolare: l'importanza dei principi forniti dalla Convenzione SOLAS del 1974, che ha il merito di aver previsto lo specifico obbligo per gli Stati aderenti di garantire qualunque mezzo necessario al salvataggio di persone che si trovino in stato di pericolo in mare o nelle vicinanze delle coste; di quelli forniti dalla Convenzione di Amburgo del 1979, cui si deve l'istituzione delle zone SAR e la conseguente possibile individuazione dei soggetti responsabili del soccorso in mare e degli attori coinvolti nel processo di salvataggio e di approdo nel c.d. *place of safety*; nonché, in ultimo, di quanto sancito dalla importantissima Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto in mare (UNCLOS) del 1982, il cui art. 98 ha previsto espressamente l'obbligo per qualsiasi nave battente bandiera di uno Stato di "*prestare soccorso a chiunque sia trovato in mare in condizioni di pericolo*".

Il rispetto da parte degli Stati di tutti gli obblighi da esse discendenti – primo su tutti quello di coordinare e cooperare affinché le persone soccorse in mare siano sbarcate prima possibile in un luogo sicuro – deve essere dunque considerato di fondamentale importanza; non bisogna mai dimenticare, infatti, che ciò equivale a rispettare il diritto alla vita, diritto primario per eccellenza, il quale non può (e non deve) essere assolutamente precluso a nessun individuo al mondo.

Necessario risulta, a tal fine, che gli Stati cooperino tra loro sì da adeguare gli strumenti previsti dall'ordinario sistema del SAR rispetto all'attuale emergenza migratoria, il quale – com'è stato opportunamente rilevato – *“ha perso in Mediterraneo le sue originarie caratteristiche di tutela dei naviganti e dei diportisti per divenire invece un ausilio ineludibile per le persone che affrontano il mare su imbarcazioni insicure in cerca di una vita migliore o per sfuggire a guerre e persecuzioni”*⁶¹.

⁶¹ F. CAFFIO, *La cooperazione tra i Paesi mediterranei: un impossibile obiettivo?*, in E. SCISO (a cura di), *I flussi migratori e le sfide dell'Europa*, Giappichelli, 2020, p. 11.

BIBLIOGRAFIA

BARNES R., “The International Law of the Sea and Migration Control”, in RYAN B., MITSILEGAS V. (a cura di), *Extraterritorial Immigration Control: Legal Challenges*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2010.

CAFFIO F., *Glossario di dritto del mare*, in *Rivista Marittima*, 2016.

CAFFIO F., *La cooperazione tra i paesi mediterranei: un impossibile obiettivo?*, in SCISO E. (a cura di), *I flussi migratori e le sfide dell'Europa*, Giappichelli, 2020.

DE VITTOR F., *Soccorso in mare e rimpatri in Libia: tra diritto del mare e tutela internazionale dei diritti dell'uomo*, in *Riv. dir. int.*, 2009.

FERRARINI S., *Il soccorso in mare*, Giuffrè, Milano, 1964.

KLEPP S., *A double bind: Malta and the rescue of unwanted migrants at sea A legal anthropological perspective on the humanitarian law of the sea*, *IJRL*, 23, 2011.

LEANZA U., CAFFIO F., *Il SAR mediterraneo. La ricerca e soccorso nel diritto marittimo: l'applicazione della Convenzione di Amburgo del 1979 sul SAR*, in *Rivista Marittima*, giugno 2015.

MANCA P., *Commento alle Convenzioni internazionali marittime*, Giuffrè, Milano, 1975.

NORDQUIST M., NANDAN S., ROSENNE S. (a cura di), *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982: A Commentary*, Vol. III, Dordrecht, Martinus Nijhoff Publishers, 1993.

PAPASTAVRIDIS E., *Rescuing Migrants at Sea: The Responsibility of States Under International Law*, 2011.

POLLASTRELLI S., *La convenzione di Bruxelles del 1910 in materia di urto di navi. Legge applicabile e competenza giurisdizionale*, in *Il diritto marittimo*, 2010.

RATCOVICH M., *The concept of 'Place of Safety': yet another self-contained maritime rule or a sustainable solution to the ever-controversial question of where to disembark migrants rescued at sea?*, in *Australian Year Book of International Law*, 2015.

RIZZI A., *L'obbligo internazionale di salvataggio in mare ed il caso Diciotti. La questione del place of safety*, 2020.

RIZZO A., *Sicurezza della vita umana in mare*, in *Rivista di diritto dell'economia, dei Trasporti e dell'Ambiente*, 2011.

SORMANI M., *Obbligo di soccorso in mare, evoluzione degli assetti navali nel mare mediterraneo e ruolo delle ONG*, in *Rivista di Diritto dell'Economia, dei Trasporti e dell'Ambiente*, vol. XVII-2019.

VINCENZINI E., *Profili internazionali del soccorso in mare*, Giuffrè, Milano, 1985.