

OPEN INNOVATIVE RESOURCES FOR DISTANCE LEARNING  
RISORSE INNOVATIVE APERTE PER L'APPRENDIMENTO A DISTANZA



# OIR

Open innovative resources  
for distance learning



# PROGRAMMA PODCAST

## Soccorso in mare e navigazione

Cinzia Ingratoci



# OIR

Open innovative resources  
for distance learning



# UMCS

UNIWERSYTET MARIII CURIE-SKŁODOWSKIEJ  
W LUBLINIE



Università  
degli Studi di  
Messina



Universidad de Oviedo



This work is licensed under a

Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0 International License.

## INDICE

### 1. INFORMAZIONI SUL PODCAST

1.1. Analisi dei bisogni	4
1.2. Obiettivi	4
1.3. Destinatari	5
1.4. Durata	5
1.5. Tema (inquadramento generale della lezione/podcast)	5
1.6. Riferimenti/Bibliografia	5

### 2. RISORSE EDUCATIVE

2.1. Fogli di lavoro	7
2.2. Esercizi	9
2.3. Compiti	10
2.4. Set di materiali visivi/fonti (diagrammi, carte, tavole, mappe, immagini, foto)	11
2.5. Accesso dati nella versione online (link alla piattaforma)	19

# 1. INFORMAZIONI SUL PODCAST

## 1.1. Analisi dei bisogni

Il fenomeno della migrazione in mare rappresenta una delle emergenze più drammatiche della nostra epoca. Valori morali, prima ancora che principi di civiltà giuridica e obblighi normativi, sono alla base del diritto all'accoglienza di masse di disperati che attraversano il mare alla ricerca di una vita migliore. La normativa sul soccorso in mare, che costituisce uno degli istituti più antichi del diritto della navigazione, rappresenta oggi una sorta di baluardo a tutela del diritto di queste persone di essere salvate, attraverso un complesso sistema di "search and rescue" che impone la collaborazione della comunità internazionale e dell'Unione europea. Il fenomeno migratorio, infatti, non va considerato soltanto come un problema da affrontare, ma anche come una opportunità di sviluppo e confronto della società a partire dalle nuove generazioni. Diffondere, specie tra i più giovani, la cultura della solidarietà, che è alla base di qualunque fenomeno di accoglienza e integrazione, appare fondamentale in un momento storico come quello attuale, anche per comprendere i fatti dei nostri tempi ed essere in grado di valutare correttamente le decisioni collettive sul piano giuridico-istituzionale, per una società in grado di effettuare scelte normative, etiche e sociali più responsabili e efficaci.

## 1.2. Obiettivi.

### Risultati di apprendimento

Dopo aver seguito la lezione, ci si aspetta che l'utente abbia raggiunto i seguenti risultati di apprendimento definiti in termini di conoscenza, abilità e competenza:

#### **Conoscenze**

Lo studente conoscerà le disposizioni fondamentali del diritto internazionale sul soccorso in mare, i doveri che gravano sui comandanti di nave e sulle pubbliche autorità, conoscerà il significato di "place of safety", zona SAR, divieto di respingimento collettivo. Lo studente avrà anche contezza di esperienze positive di integrazione scolastica e lavorativa di giovani giunti in Italia come migranti

## **Abilità**

Lo studente avrà familiarità con le fondamentali disposizioni dell'ordinamento internazionale sul soccorso in mare, sarà capace di comprenderne la ratio giuridica, sulla base dei principi di solidarietà, accoglienza e integrazione, e di interpretarne il contenuto formulando valutazioni anche autonome di singoli casi sul piano sostanziale.

## **Competenze generali**

Lo studente avrà una piena consapevolezza e comprensione delle problematiche inerenti al salvataggio ed all'accoglienza dei migranti soccorsi in mare, con particolare riferimento agli obblighi che gravano sui soccorritori e sulle autorità di prima assistenza nella fondamentale prospettiva di tutela dei diritti umani. Potrà anche valutare le opportunità socio-culturali che derivano dall'integrazione di giovani stranieri nel tessuto economico locale.

**1.3. Destinatari:** studenti universitari e/o degli ultimi anni delle scuole medie superiori

**1.4 Durata:** 45 minuti

## **1.5 Tema (inquadramento generale)**

La lezione fornisce una panoramica sulla normativa internazionale in materia di soccorso in mare, distinguendo le previsioni di principio e di carattere generale contenute nella Convenzione di Montego Bay sul diritto del mare, da quelle tecniche sul Search and Rescue (Convenzione SAR) e sugli obblighi finalizzati alla protezione della vita umana in mare (Convenzione SOLAS). Vengono quindi proposte le esperienze positive di giovani giunti sul territorio siciliano come migranti ed oggi del tutto integrati a livello economico, sociale e culturale, grazie anche alle politiche dell'Unione Europea. I materiali video descrivono le azioni di soccorso in mare e di accoglienza e integrazione dei migranti.

## **1.6. Riferimenti**

Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare firmata a Montego Bay, 1982 (UNCLOS), art. 98

Convenzione SOLAS (Safety of Life and Sea) di Londra del 1974, cap. V, Reg. 7, 33;

Convenzione SAR (Search and Rescue) di Amburgo del 1979

Codice della navigazione italiano artt. 69 e 1113;

Convenzione di Ginevra del 1951 sui rifugiati

Piano SAR Soccorso in mare nazionale:

<https://mit.gov.it/sites/default/files/media/normativa/2021-02/PIANO%20SAR%20MARITTIMO%20NAZIONALE%20Ed.%202020%20%28integrale%29.pdf>

Alto Commissariato delle Nazioni Unite su soccorso e riconoscimento dello status di rifugiato:

<https://www.unhcr.org/it/wp-content/uploads/sites/97/2020/07/Manuale-procedure-e-criteri-determinazione-status-rifugiato-compresso.pdf>

Attività di soccorso in mare nel Mediterraneo

<https://www.guardiacostiera.gov.it/stampa/Pages/faq-sar.aspx>

ONG e salvataggi in mare

<https://www.unhcr.org/it/risorse/carta-di-roma/fact-checking/ong-salvataggi-mare-11-domande-risposte-chiarizza/>

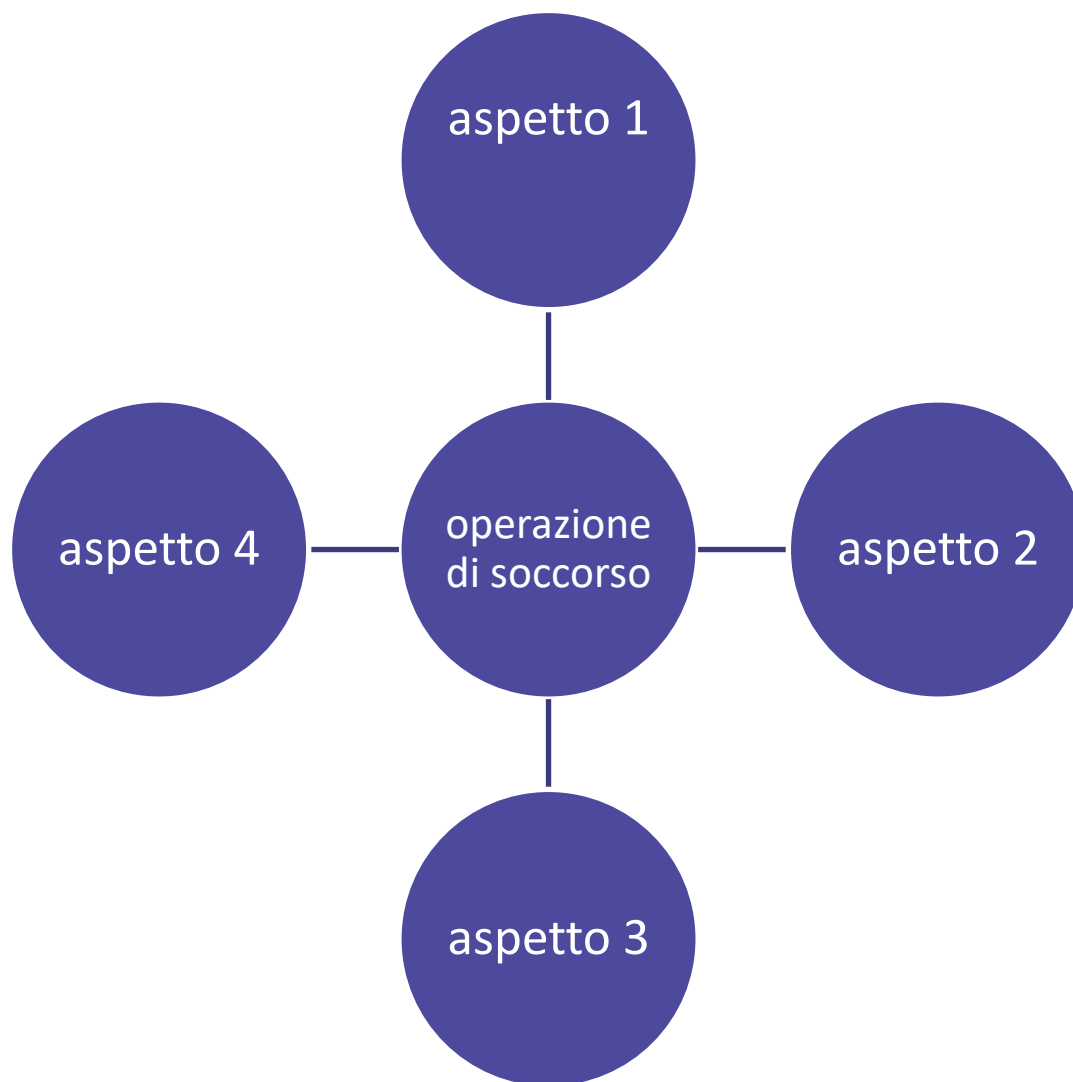
## 2. RISORSE EDUCATIVE

### 2.1. Fogli di lavoro

**ATTIVITÀ 1.** Unisci con una freccia la parola indicata nella colonna a sinistra con la definizione del suo significato indicata nella colonna a destra

MIGRAZIONE	organizzazioni e forme d'intervento in caso d'incidenti e di disastri navali o aerei,
SOCCORSO	Spostamento di una popolazione, di un gruppo di persone ecc. da un luogo a un altro.
RIFUGIATO	Luogo in cui si considerano terminate le operazioni di salvataggio. In detto luogo, i sopravvissuti non si trovano più esposti ad un rischio per la loro vita e possono accedere ad alcuni beni e servizi fondamentali
PLACE OF SAFETY	area di mare delimitata in cui le operazioni di ricerca e soccorso ricadono nella responsabilità di un determinato Stato.
ZONA SAR	Persona che si trova al di fuori del proprio paese di origine e che non può o non vuole tornarvi per un fondato timore di discriminazione politica, religiosa, razziale, di nazionalità o per timore di persecuzione

**ATTIVITÀ 2. Crea una mappa cognitiva sulle azioni che compongono l'operazione di soccorso aggiungendo, se necessario, altri elementi**





## 2.2. Esercizi

- 1) Su chi grava l'obbligo di soccorso in mare secondo la normativa internazionale?
- 2) Che cosa è una zona SAR?
- 3) In che cosa consiste un Place of Safety (POS)?
- 4) Quale è il ruolo dell'Autorità marittima nelle operazioni di soccorso in mare?
- 5) Che cosa significa divieto di respingimento collettivo?
- 6) Quali sono le condizioni che determinano lo status di rifugiato?

## 2.3. Compiti

Compito n. 1

Indica quali sono le tue sensazioni o impressioni sulle esperienze di integrazione illustrate a chiusura della lezione.

Compito n. 2

Indica quali, secondo te, sono i punti di forza e le carenze dell'attuale regime normativo e proponi, eventualmente, soluzioni più efficaci e innovative.

## 2.4. Set di materiali visive/fonti (digrammi, carte, tavole, mappe, immagini, foto)

Clicca sull'immagine per visualizzare la presentazione Powerpoint



Documento informativo

Sappiamo bene che le migrazioni rappresentano la cifra del nostro tempo e sono il prodotto, forse più evidente e drammatico, degli effetti di una globalizzazione di cui le Nazioni non hanno chiaramente compreso la portata e che, comunque, stentano a governare.

Al di là della ricostruzione storico-politica del fenomeno, la società ed il sistema dell'istruzione in particolare, sono chiamati a sviluppare adeguate forme di accoglienza che agevolino una integrazione complessa, che tocca gli aspetti valoriali, culturali, linguistici. E ciò specialmente in un momento storico che vede sensibilità molto diverse, sul piano politico, culturale e sociale, rispetto ad eventi tragici, di grande impatto mediatico, come le traversate di migranti sul Mediterraneo ed i purtroppo frequentissimi naufragi.

Un progetto di interazione sociale e di armonizzazione interculturale all'altezza della funzione educativa presuppone la sensibilizzazione dei più giovani alle ragioni dell'integrazione, sensibilizzazione che non prescinde da una corretta informazione e educazione sui diritti delle persone migranti e sulle ragioni giuridiche, oltre che morali, alla base del DOVERE di soccorrere prima, e accogliere poi, le persone in pericolo di perdersi in mare.

Va detto che il fenomeno migratorio non è una novità: da sempre l'uomo ha attraversato territori e confini per desiderio di conoscenza, di confronto, o alla ricerca di un luogo diverso dove avere una vita migliore.

Quello che caratterizza gli attuali flussi migratori è però la portata e la dimensione del fenomeno: intere popolazioni che si spostano senza un progetto preciso lungo specifiche direttrici, per ragioni che sempre più spesso hanno a che vedere non solo (e non tanto) con legittime aspettative di miglioramento delle condizioni di vita (c.d. migranti economici), ma piuttosto sono l'effetto di decisioni estreme per salvare la stessa vita, propria e dei propri cari e coltivare il sogno di un'esistenza sicura, libera e dignitosa.

Se guardiamo alla migrazione come strumento di attuazione di un diritto così essenziale, di un diritto umano riconosciuto da tutte le Nazioni Civili, questo fenomeno si impone all'attenzione della società non solo dal punto di vista del "diritto" del migrante, ma prima ancora degli obblighi che gravano sugli Stati e sulla comunità internazionale nel suo complesso, obblighi di solidarietà, di protezione e di accoglienza/integrazione.

La storia ci restituisce un quadro allarmante.

Come emerge dal Rapporto annuale dell'Alto Commissariato delle Nazioni Unite per i Diritti Umani (UNHCR) in occasione della 49 sessione del Consiglio dei Diritti umani (8 marzo 2022), la situazione a livello globale è "desperately sad"

"A humane and principled approach should not be the exception: it should be the rule. It is essential that all States meet their obligations regarding all migrants, no matter the colour of their skin, their nationality or their religion – and that they coordinate this action through implementation of the Global Compact for Safe, Orderly and Regular Migration.

Currently, pushbacks, limited access to asylum and other human rights protection, criminalization of migrants and human rights defenders; inadequate reception conditions, and lack of independent monitoring mechanisms exacerbate migrants' vulnerability and violate their rights.

In just one of the starkest examples of the lethal impact of such policies, more than 2000 migrants died or went missing in the Mediterranean last year – bringing the total since 2017 to over 10,000. This tragic loss is not inevitable. It could be addressed by coordinated action to search and rescue migrants at sea; ensuring disembarkation in places of safety; and expanding pathways for safe and regular migration so that migrants are not compelled make more precarious journeys. I also call on all States to cease actions which criminalize or obstruct the work of humanitarian organisations providing assistance to migrants".

Si tratta di un riferimento chiaro a istituti consuetudinari del diritto del mare, le cui origini si perdono nella storia dell'umanità, un diritto che per primo ha indicato nella "solidarietà" (marittima) una regola fondamentale delle relazioni umane; nel "soccorso" in mare un obbligo giuridico, oltre che morale, la cui violazione è penalmente sanzionata e che incombe su chiunque abbia notizia di una situazione di pericolo e si trovi in condizioni di prestare aiuto; nella tutela della vita umana in mare un valore che obbliga gli Stati a comportamenti addirittura "proattivi", cioè azioni finalizzate alla "ricerca" di persone che possano essere in pericolo di perdersi in mare.

L'importanza di queste regole è evidente se si pensa che oggi gran parte dei flussi migratori verso l'Italia e l'Europa attraversano il Mediterraneo e che, quindi, molti degli eventi – spesso tragici – a cui assistiamo sono disciplinati dal diritto del mare, il quale si intreccia con altri diritti e valori fondamentali comuni alle legislazioni degli Stati, come la tutela dei diritti umani, il diritto all'accoglienza dei "rifugiati" e richiedenti asilo, ma anche con le esigenze di contrasto, ad esempio, all'immigrazione clandestina per ragioni di sicurezza che è alla base della criminalizzazione di alcuni comportamenti connessi alla migrazione via mare.

Il diritto internazionale del mare, già sulla base di un'antica norma di origine consuetudinaria, oggi codificata nella Convenzione di Montego Bay, impone a tutti gli Stati, nella qualità di autorità costiere e di bandiera, di tutelare la vita umana in mare attraverso un complesso sistema di obblighi che includono il doveroso soccorso alle persone in pericolo di perdersi in mare.

L'Italia prevede un tale obbligo, che grava sui comandanti e gli equipaggi delle navi nazionali, di Stato o mercantili, anche nel codice della navigazione, sanzionando penalmente la sua violazione. Allo stesso tempo, la normativa anti-immigrazione considera reato il comportamento di chi favorisce l'ingresso non autorizzato di stranieri nella Repubblica, anche via mare, ponendo non semplici problemi di coordinamento con l'adempimento degli obblighi di soccorso dei naufraghi e di tutela dei loro diritti fondamentali da parte di soggetti, pubblici e privati, che per tale via divengono strumenti di realizzazione di condotte astrattamente inquadrabili nella fattispecie di «favoreggiamento».

Questo perché, come dicevano prima, il moderno fenomeno migratorio è composito, includendo migranti economici ed ambientali, ma anche soggetti che intendono introdursi illegalmente per ragioni di criminalità e molti altri che fuggono invece da situazioni di guerra, di pericolo e che avrebbero diritto al riconoscimento dello status di rifugiato o di una qualche forma di protezione internazionale.

Per tali ragioni vengono in rilievo almeno tre diversi istituti:

1. le norme sul soccorso in mare (in forza delle modalità con cui i migranti tentano di accedere al territorio dello Stato)
2. le norme in materia di tutela dei diritti umani e sulla protezione dei rifugiati
3. le disposizioni in materia di contrasto all'immigrazione clandestina

Cercheremo quindi di fare un quadro, sia pure semplificato, delle regole prima richiamate.

L'obbligo di soccorso nei confronti delle persone in pericolo in mare è previsto da diverse Convenzioni internazionali ed è oggetto di una risalente norma consuetudinaria che risponde ad un principio generale di solidarietà marittima formalizzato già dalla Convenzione di Bruxelles del 1910 sull'assistenza ed il salvataggio marittimi e disciplinato, oggi, dalla più recente Convenzione di Londra del 28 aprile 1989, c.d. Salvage, (ratificata e resa esecutiva in Italia con l. del 12 aprile 1995, n. 29, in vigore dal 14 luglio 1996).

Al di là della ratifica della Convenzione specifica di disciplina dell'istituto, l'obbligo di soccorso in mare è sancito comunque nella Convenzione di Montego Bay sul diritto del mare del 1982 (ratificata e resa esecutiva in Italia con l. 2 dicembre 1994, n. 689) ed in altre importanti Convenzioni che più direttamente si occupano di sicurezza della navigazione e tutela della vita umana in mare.

La norma fondamentale a cui dobbiamo fare riferimento è l'art. 98 della Convenzione di Montego Bay che dispone che gli Stati parte sono tenuti ad esigere che i comandanti delle navi che ne battono la bandiera prestino soccorso a chiunque sia trovato in mare in condizioni di pericolo, nella misura in cui tale intervento è possibile senza mettere in pericolo la nave, l'equipaggio e i passeggeri.

Nella qualità di Stati costieri, le stesse parti debbono promuovere la costituzione e il funzionamento permanente di un servizio adeguato ed efficace di ricerca e soccorso per tutelare la sicurezza marittima e aerea e, quando le circostanze lo richiedono, collaborano a questo fine con gli Stati adiacenti tramite accordi regionali.

In questo solco si inseriscono poi disposizioni specifiche:

L'art. 10.1 Convenzione di Londra del 1989 sul soccorso, che dispone che l'obbligo di salvataggio sussiste non solo nel caso in cui una persona sia caduta (o si sia gettata) in acqua o si trovi su qualche scialuppa o imbarcazione sperduta in mezzo al mare, ma anche nell'ipotesi che sia ancora a bordo di una nave in procinto di fare naufragio.

Il comandante della nave soccorritrice è tenuto a prestare assistenza ai naufraghi e l'obbligo grava personalmente ed esclusivamente su di lui e sui membri dell'equipaggio, tant'è che il proprietario della nave è espressamente esonerato da ogni responsabilità per il caso di violazione.

Anche il codice della navigazione italiano (articoli da 489 a 500) obbliga il comandante della nave che abbia notizia di una situazione di pericolo, ad attivarsi per assicurare la salvezza delle persone con tutti i mezzi a disposizione. L'obbligo è sanzionato penalmente dall'art. 1158 c. nav. per quanto riguarda il comandante, ma i membri dell'equipaggio possono essere incriminati ai sensi della fattispecie generale di omissione di soccorso prevista all'art. 593, comma 2, del codice penale.

Il codice della navigazione pone un obbligo di soccorso ex lege anche sull'autorità marittima (agenti della capitaneria di porto) che abbia notizia di una nave in pericolo, di un naufragio o altro sinistro (art. 69, cod. nav.).

Sul piano operativo, relativamente cioè alla modalità ed ai limiti entro cui le autorità nazionali e i comandanti di navi mercantili sono tenuti a prestare soccorso e fino a quale momento tale obbligo sussiste, sono particolarmente importanti le norme contenute nella Convenzione SOLAS sulla tutela della vita umana in mare e nella Convenzione SAR sulla ricerca ed il salvataggio marittimi.

Gli obblighi dello Stato nella qualità di autorità della bandiera (cioè di nazionalità della nave) sono rafforzati dalle previsioni della International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), adottata a Londra nel 1974 (come successivamente modificata). La Regulation 33, rubricata "Distress situations: Obligations and procedures", contenuta nel Capitolo V ("Safety of navigation"), al par. 1 dispone che il «comandante di una nave che si trovi in mare e sia in grado di prestare soccorso, quando riceva la notizia che una persona è in pericolo in mare, è tenuto a prestarle assistenza il più presto possibile»

La Risoluzione del MSC. 153(78) precisa anche che l'obbligo si applica indipendentemente dalla nazionalità della persona a cui è prestato soccorso e dalle circostanze in cui questa è soccorsa: Il che significa che il soccorso va prestato anche a persone che non abbiano titolo per trovarsi, ad esempio, nel mare territoriale (come i clandestini) o che si siano messi personalmente nella condizione di pericolo.

Nello stesso senso, il regolamento (UE) n. 656/2014, sulla sorveglianza delle frontiere marittime esterne dell'Unione europea, all'art. 9, par. 1, dispone che gli Stati membri sono tenuti ad

osservare l'obbligo di prestare assistenza a «qualunque natante» o «persona in pericolo in mare» nella quale si imbattano durante un'operazione di sorveglianza marittima, assicurando che le unità partecipanti si attengano a tale obbligo, conformemente al diritto internazionale e nel rispetto dei diritti fondamentali, indipendentemente dalla cittadinanza o dalla situazione giuridica dell'interessato o dalle circostanze in cui si trova.

Ciò significa che il dovere di prestare soccorso è prioritario e prevale sull'esigenza di contrasto all'immigrazione clandestina, esigenza che non può mai giustificare l'abbandono delle persone in pericolo in mare, anche se – come vedremo – l'operazione di soccorso può sfociare nello sbarco delle persone salvate sul territorio dello Stato, finendo per determinare proprio quell'ingresso “non consentito” che la normativa (penale) antiimmigrazione mira a proibire.

Le condizioni in presenza delle quali sorge il dovere di prestare soccorso e le modalità con cui l'intervento deve svilupparsi, sono definite dalla International Convention on Maritime Search and Rescue (SAR), conclusa ad Amburgo nel 1979 (anch'essa più volte emendata), opportunamente coordinata con il precitato quadro normativo.

La Convenzione SAR adotta un approccio pro-attivo volto a rafforzare i livelli di tutela della vita umana attraverso l'organizzazione coordinata su base internazionale di operazioni di ricerca finalizzate ad attività di soccorso, in ottemperanza ai doveri dello Stato ex art. 98, §2, Conv. di Montego Bay.

L'Annesso alla SAR, al capitolo secondo, stabilisce infatti che gli Stati parte, in quanto siano in grado di farlo singolarmente o in cooperazione con gli altri Stati e, se del caso, con l'Organizzazione marittima internazionale, sono obbligati a partecipare allo sviluppo di servizi di ricerca e salvataggio, per garantire che venga prestato soccorso a persone in pericolo in mare (art. 2.1.1). A tale scopo, accordandosi fra loro, gli Stati interessati sono tenuti a fare in modo che in ogni area siano stabilite regioni sufficienti e contigue di ricerca e soccorso, evitando, ove possibile, le sovrapposizioni (artt. 2.13 e 2.1.4). Queste zone, dette ZONE SAR sono quelle di cui tanto si discute in occasione di notizie di cronaca legate a naufragi di barconi fatiscenti carichi di migranti.

In sintesi, gli Stati parte sono obbligati a partecipare allo sviluppo di servizi di ricerca e salvataggio delle persone in pericolo in mare (art.21.3 e 2.1.4.), utilizzando apposite unità che provvedano al soccorso (art.2.1.9). Tale obbligo può essere assolto dagli Stati parte singolarmente o in cooperazione con gli altri Stati, i quali partecipano allo sviluppo di questi servizi di ricerca e salvataggio accordandosi fra di loro per garantirne il più efficiente funzionamento (art. 2.1.1).

Lo Stato Parte responsabile di una determinata zona di ricerca e salvataggio (zona SAR) è tenuto a vigilare affinché siano assicurati il coordinamento e la cooperazione tra tutte le unità coinvolte nelle operazioni e ad organizzare la gestione delle stesse fin tanto che i sopravvissuti, a cui è stato prestato soccorso, vengano sbarcati dalla nave che li ha raccolti e condotti in luogo sicuro. Tale “luogo sicuro” va individuato dallo Stato responsabile dell'operazione di soccorso tenendo conto della situazione particolare in cui si trovano la nave soccorritrice ed i naufraghi e secondo le direttive elaborate dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO) con risoluzione del 2004; va però sottolineato che, alla luce della Convenzione SAR e delle regole del diritto internazionale

del mare, le Parti interessate devono adottare le disposizioni necessarie affinché lo sbarco in questione abbia luogo nel più breve tempo possibile.

Infatti, al fine di agevolare le attività di soccorso da parte di navi private, è previsto che gli Stati contraenti assicurino il coordinamento e la cooperazione necessari affinché i comandanti che prestano assistenza, imbarcando persone in pericolo in mare, siano dispensati dai loro obblighi quanto prima e, quindi, si discostino il meno possibile dalla rotta prevista.

Gli elementi più significativi del regime introdotto dalla SAR, di cui l'Italia è parte, possono quindi individuarsi nell'obbligo dei comandanti di navi di assicurare l'assistenza a "qualsiasi persona" in pericolo in mare, indipendentemente dalla nazionalità o dallo status di tale persona o delle circostanze in cui si trova quella persona (art. 2.1.10 dell'Annesso alla SAR) e nell'obbligo dell'autorità SAR competente di individuare un luogo sicuro in cui sbarcare le persone soccorse. Dal momento che tale tutela riguarda "qualsiasi persona" in pericolo di perdersi in mare, l'obbligo di soccorso si estende anche ai migranti irregolari e sorge indipendentemente dal fatto che tali persone si siano volontariamente messe in viaggio in condizioni non sicure e che, con il loro comportamento, abbiano determinato la situazione di pericolo; d'altro lato, l'autorità che prende in carico i naufraghi, perché ad esempio sono soccorsi nella sua zona SAR, o anche perché sono stati tratti in salvo e fatti salire a bordo delle navi militari o di Stato, è tenuta a "fornire" un porto sicuro.

Ad esempio, la gran parte delle operazioni di salvataggio che hanno luogo nel bacino del Mediterraneo sono condotte da mezzi appartenenti ad autorità italiane in quanto l'Italia gestisce una vasta zona SAR, avendo come Stati frontali la Libia e Malta che, sia pure per diverse ragioni, non sono comunque in grado di presidiare adeguatamente le proprie zone.

Va chiarito che "fornire" non significa necessariamente individuare un porto sul proprio territorio: significa individuare un porto che rispetti i requisiti previsti dalla normativa internazionale e che sia, tra quelli che rispettano tali requisiti, il più vicino.

Si tratta di requisiti di sicurezza per le persone, possibilità per le stesse di poter soddisfare le necessità umane primarie, come cibo, alloggio e cure mediche, ma anche garanzia che in tale luogo vengono tutelati i loro diritti fondamentali.

La Resolution 1821 del 21 giugno 2011 dell'Assemblea parlamentare del Consiglio d'Europa (art. 5.2) ha opportunamente precisato che "the notion of 'place of safety' should not be restricted solely to the physical protection of people, but necessarily also entails respect for their fundamental rights".

Pure il regolamento 656/2014, prima richiamato, detta una disciplina specifica per il caso in cui, in occasione di operazioni di sorveglianza, le unità coinvolte si imbattano in situazioni che determinano un obbligo di assistenza o salvataggio.

Esso prevede anzitutto che le operazioni di intercettazione in mare avvengano nel rispetto delle condizioni di sicurezza e tutela della vita umana: l'art. 3 dispone, infatti, che le misure adottate ai fini di un'operazione marittima di sorveglianza alle frontiere sono attuate in modo da assicurare in ogni caso l'incolumità delle persone intercettate o soccorse, delle unità partecipanti o di terzi. Le unità partecipanti esercitano le loro funzioni nel pieno rispetto della dignità umana.



Le modalità dell'intervento e l'onere di individuare il porto sicuro dipendono anche dallo spazio marino in cui si è svolta l'attività di soccorso, e cioè mare territoriale (art. 6), zona contigua (art. 8) o alto mare (art. 7).

A norma dell'art. 10, reg. (UE) n. 656/2014, in presenza di una intercettazione nelle acque territoriali o nella zona contigua, lo sbarco deve avvenire nei porti dello Stato costiero considerato; in caso di intervento in alto mare, lo sbarco dovrà avvenire nei porti dello Stato da cui il natante è partito o nelle cui acque ha transitato o, se ciò non è possibile (ad esempio perché si tratta di un Paese insicuro e, quindi, ci sarebbe una violazione del principio di non refoulement), sulle coste dello Stato membro ospitante, cioè di quello Stato da cui è avviata l'operazione marittima, salvo che ragioni di tutela della sicurezza delle persone non suggeriscano una diversa soluzione.

Particolare importanza riveste, sul punto, il principio di non respingimento che riguarda i rifugiati e richiedenti asilo. In base a questo principio, nessuno può essere sbarcato, costretto ad entrare, condotto o altrimenti consegnato alle autorità di un paese in cui esiste, tra l'altro, un rischio grave di essere sottoposto alla pena di morte, alla tortura, alla persecuzione o ad altre pene o trattamenti inumani o degradanti, o in cui la vita o la libertà dell'interessato sarebbero minacciate a causa della razza, della religione, della cittadinanza, dell'orientamento sessuale, dell'appartenenza a un particolare gruppo sociale o delle opinioni politiche dell'interessato stesso, o nel quale sussista un reale rischio di espulsione, rimpatrio o estradizione verso un altro paese in violazione del principio di non respingimento.

A norma dell'art. 1 della Convenzione di Ginevra del 1951, modificata dal Protocollo di New York del 1967, dei quali l'Italia è parte, infatti, per rifugiato si intende ogni persona che, nel timore di essere perseguitato per ragioni di razza, religione, cittadinanza, appartenenza ad un determinato gruppo sociale o per opinioni politiche, si trovi fuori dello Stato di cui è cittadino e non possa per tale timore o non voglia ritornarvi.

A norma dell'art. 33 della Convenzione, al rifugiato deve essere appunto garantito il c.d. non-refoulement; e pertanto uno Stato non potrà espellere o respingere, in qualsiasi modo, un rifugiato verso i confini di territori in cui la sua vita o la sua libertà sarebbero minacciate. E ciò indipendentemente dal luogo in cui avviene il respingimento, anche se tale fatto dipende dalle scelte fatte dall'autorità, che ad esempio potrebbe prestare soccorso, in un luogo lontano dalla sua giurisdizione come l'alto mare.

La Corte europea dei diritti dell'uomo investita della causa promossa da alcuni naufraghi che, intercettati in alto mare erano stati consegnati alle autorità dello Stato di provenienza (Libia) in violazione del divieto di non refoulement, ha chiarito che la speciale natura dell'ambiente marino non può giustificare un'area al di fuori del diritto, nella quale gli individui non godano della protezione di un sistema giuridico che gli Stati parte sono tenuti ad assicurare sul loro territorio. Il fatto che le persone respinte si trovassero "fuori dal territorio dello Stato" parte (perché in alto mare) non esclude la giurisdizione e quindi l'obbligo per quello Stato di garantire i diritti della persona quando su di questa l'autorità comunque esercita un potere, se non di diritto di fatto.

Nella sentenza del 23 febbraio 2012, caso Hirsi c. Italia, la Corte EDU si preoccupa di precisare che l'esercizio della giurisdizione da parte dello Stato può avere carattere extraterritoriale in

presenza di circostanze eccezionali, per es. nel caso di pieno ed esclusivo controllo di persone che si trovino in una prigione o su una nave.

Il respingimento di massa viola infatti diritti fondamentali dei migranti soccorsi che debbono essere posti nelle condizioni di inoltrare una domanda di protezione internazionale, il cui esame deve essere effettuato su base individuale, con la valutazione di una serie di fatti, dichiarazioni e documentazione pertinenti, della situazione individuale e delle circostanze personali. Questo comporta il diritto di essere sbarcati in un porto di un Paese che riconosca tali fondamentali diritti e consenta loro di ottenere la protezione riconosciuta dalle norme internazionali.

Il rispetto da parte degli Stati degli obblighi precedentemente citati, rientra dunque nel più ampio quadro della protezione dei diritti umani.

Cosa accade se nessuno Stato, ritenuto sicuro nel senso prima spiegato, intende offrire un proprio porto per lo sbarco?

Dobbiamo dire che per il diritto internazionale del mare una nave non ha diritto di accedere ai porti di uno Stato diverso da quello di bandiera. I porti e gli specchi acquei, in quanto acque interne, sono infatti zone sottoposte alla sovranità, completa ed esclusiva, dello Stato costiero che può rifiutare l'approdo, specie quando questo possa turbare il buon ordine e la serenità della popolazione: non esiste nel diritto internazionale una norma che imponga agli Stati di aprire i propri porti a navi straniere, mentre ha origini consuetudinarie la regola che legittima l'autorità costiera ad impedire l'accesso al proprio mare territoriale per ragioni di sicurezza, o quando tale accesso non sia "inoffensivo" in quanto, in ipotesi, in violazione di norme dello Stato (ad esempio quelle antimigrazione) (art. 19 e 25 Conv. di Montego Bay).

Questa regola conosce però un'eccezione, espressione di un «principio di diritto internazionale generale, che impone allo Stato costiero di tollerare l'ingresso nei propri porti di navi straniere in distress», a maggior ragione ove queste trasportino persone di cui lo Stato è tenuto a garantire i fondamentali diritti umani. È il caso di una nave con dei migranti a bordo, in condizioni del tutto precarie, entrata in un porto (italiano) contrastando il divieto delle autorità territoriali: i giudici investiti della causa sorta a seguito di questo fatto, hanno chiarito che la nave si trovava in uno "stato di necessità" che giustifica un comportamento in violazione di un divieto di questo tipo e che, in ogni caso, il comandante della nave ha agito nell'adempimento di un dovere (di tutela delle vite umane affidate alla sua autorità), il che esclude la punibilità della condotta.

Effettuato lo sbarco l'operazione di soccorso ha termine.

Prende avvio però il complesso meccanismo del riconoscimento, dell'accoglienza, dell'analisi della situazione specifica del migrante, della sua esperienza individuale.

Esperienza che spesso è una storia di integrazione e realizzazione del soggetto e di arricchimento della comunità che lo accoglie.

## 2.6. Accesso ai dati nella versione online:

Clicca sull'immagine per andare al video.



The graphic features a light gray background with diagonal white stripes. In the top right corner, there are two logos: the circular seal of the University of Messina (UNIVERSITAS MESSANAE) with the text 'A.D. 1548' and the European Union flag. Below the flag is the text 'Erasmus+'. The word 'LEZIONE' is written in large, bold, orange capital letters, underlined. Below it, the title 'SOCCORSO IN MARE E NAVIGAZIONE' is written in large, bold, blue capital letters.