

L'OBLIGO DI SALVATAGGIO IN MARE NEL DIRITTO INTERNAZIONALE

Prof.ssa Laura Magi
Università degli Studi di Firenze

INCONTRO DI STUDIO
FACCIAMO IL PUNTO SU: IL CASO “DICIOTTI”, 3 giugno 2025

Convenzione sul diritto del mare (1982)

Art. 98, par. 1:

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 in pericolo la nave, l'equipaggio e o i passeggeri, presti soccorso a chiunque si trovi in pericolo, proceda più velocemente possibile al soccorso se viene a conoscenza del bisogno di aiuto.

Articoli 490 e 1158 Codice della navigazione: danno esecuzione a tale prescrizione stabilendo l'obbligo del comandante di nave battente bandiera italiana di fornire soccorso e la pena della reclusione fino ad due anni per omissione di soccorso.

Convenzione sulla ricerca e il soccorso in mare (Convenzione SAR e Annesso, 1979)

Due obblighi fondamentali:

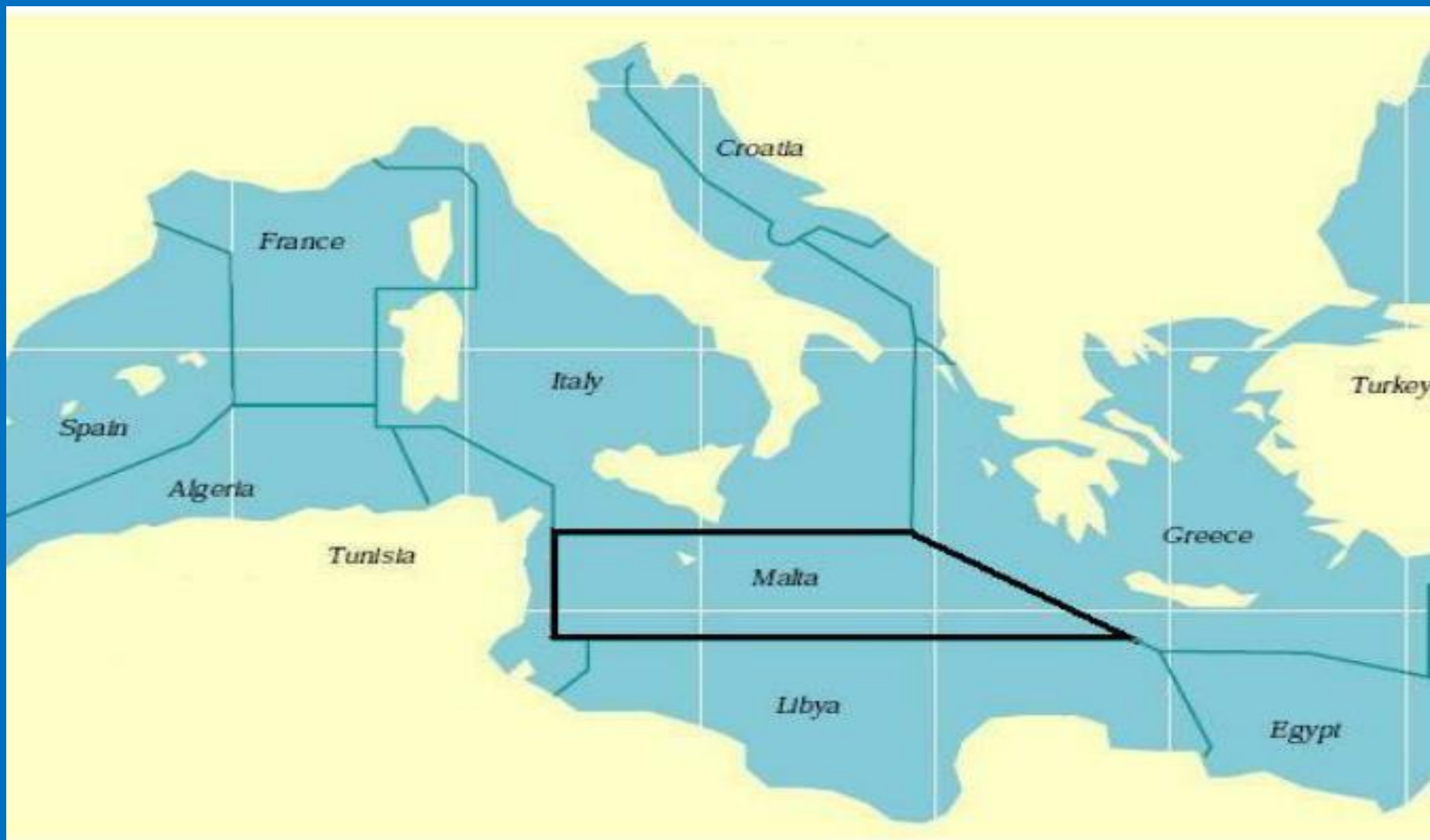
- 1) creare aree di ricerca e soccorso (Search and Rescue Regions, **SAR Regions**), art. 2.1.3 dell'Annesso
- 2) creare centri di coordinamento del soccorso (Maritime Rescue and Co-ordination Centres, **MRCC**), art. 2.3.1 dell'Annesso

Convenzione sulla ricerca e il soccorso in mare (Convenzione SAR e Annesso, 1979)

Auto-proclamazione della SAR

Comunicazione all'OMI delle coordinate SAR

Area di responsabilità, non di sovranità



Convenzione SAR

Art. 1, par. 3 (dell'Annesso)

SEARCH. An operation, normally co-ordinated by a rescue co-ordination centre (...) using available personnel and facilities to locate persons in distress

RESCUE. An operation to retrieve persons in distress, provide for their initial medical or other needs, and deliver them to a place of safety (PoS)

Linee guida sul trattamento delle persone salvate in mare (OMI, 2004, art. 6, par. 2)

A place of safety (as referred to in the Annex to the 1979 SAR Convention, 1.3.2) is a location where rescue operations are considered to terminate. It is also a place where the survivors' safety of life is no longer threatened and where their basic human needs (such as food, shelter and medical needs) can be met. Further, it is a place from which transportation arrangements can be made for the survivors' next or final destination.

PoS nella giurisprudenza della Corte di Cassazione (penale)

Corte di Cassazione (III sezione penale), *Rackete*, sentenza del 16 gennaio 2020 (dep. 20 febbraio 2020), n. 6626:

1) la nave che presta assistenza può costituire temporaneamente un luogo sicuro, ma la stessa dovrebbe essere sollevata da tale responsabilità non appena possano essere intraprese soluzioni alternative

2) in una nave in mare non può essere garantito il rispetto dei diritti fondamentali delle persone soccorse e ai richiedenti protezione internazionale non è adeguatamente garantito presentare domanda per il riconoscimento dello status di rifugiato

Corte di Cassazione (V sezione penale), *Sotgiu*, sentenza del 12 ottobre 2023 (dep. 1° febbraio 2024), n. 4457:

‘precondizione’ della sicurezza di uno Stato (e dunque dei suoi porti) è che questo abbia concluso la Convenzione sullo status di rifugiato e la Convenzione europea dei diritti umani, mentre la ‘condizione’ di sicurezza è rappresentata dall’ ‘effettivo rispetto’ di tali trattati: i porti libici non sono porti sicuri

CONVENZIONE SAR

Obbligo di ogni Parte contraente di assicurare che assistenza sia fornita a chi rischia la vita in mare

Art 2.1.1 (dell'Annesso)

On receiving information that any person is, or appears to be, in distress at sea, the responsible authorities of a Party shall take urgent steps to ensure that the necessary assistance is provided

Art 2.1.10 (dell'Annesso)

Parties shall ensure that assistance be provided to any person in distress at sea. They shall do so regardless of the *nationality or status of such a person or the circumstances in which that person is found*

CONVENZIONE SAR

Obbligo dello Stato responsabile della SAR
di effettuare ricerca e soccorso
di persone in pericolo nella propria SAR

Art. 2.1.9 (dell'Annesso)

Parties having accepted responsibility to provide search and rescue services for a specified area shall use search and rescue units and other available facilities for providing assistance to a person who is, or appears to be, in distress at sea

Come vengono applicate queste disposizioni dalla Guardia Costiera italiana in SAR italiana?

- 1) Localizzazione esatta dell'imbarcazione a rischio di naufragio (search)
- 2) Diramazione a tutte le navi presenti nell'area (pubbliche e private) della richiesta di cooperare ai fini del soccorso *
- 3) Selezione da parte dell'MRCC di Roma (Comando Generale delle Capitanerie di Porto) della nave più adatta ad operare il salvataggio fra quelle che rispondono o, in assenza di navi, di risposta o di navi idonee al soccorso, invio di unità navali dedicate alle operazioni di soccorso
- 4) Assegnazione del PoS alla nave soccorritrice da parte del Ministero dell'interno

Art. 2.1.9 (dell'Annesso)*

Parties having accepted responsibility to provide search and rescue services for a specified area shall use search and rescue units and other available facilities for providing assistance to a person who is, or appears to be, in distress at sea

CONVENZIONE SAR

Obbligo di assicurare che le persone salvate in mare da privati vengano condotte in un luogo sicuro

Art. 3.1.9 (dell'Annesso)

Tutte le parti alla Convenzione hanno l'obbligo di coordinarsi e cooperare al fine di assicurare che le navi private che hanno fornito assistenza imbarcando persone in pericolo di vita possano portare a termine il salvataggio e riprendere il loro tragitto con la minima deviazione rispetto al loro programma di viaggio

Lo Stato nella cui SSR è avvenuto il soccorso ha la **responsabilità primaria** di assicurare che le parti si **coordinino e cooperino** al fine di garantire che i sopravvissuti siano consegnati, dalla nave che ha fornito il soccorso, **in un posto sicuro**, tenendo conto delle particolari circostanze del caso e delle linee guida adottate dall'Organizzazione marittima internazionale

Una disposizione identica è contenuta nella Convenzione sulla sicurezza della vita in mare (Solas), Capitolo V, regolamento 33, par. 1.1

E se lo Stato responsabile della SAR non interviene?

La Convenzione SAR non prevede una specifica disciplina oltre al generale obbligo di fornire assistenza indicato nell'art. 2.1.1 dell'Annesso.

All'art. 3.1.9 dell'Annesso ci si limita a dire che in caso di soccorso operato da navi private lo Stato per prima contattato resta responsabile dell'operazione fino a che non interviene lo Stato SAR.

Linee guida sul trattamento delle persone salvate in mare

Obbligo dello Stato per primo contattato di coordinare il soccorso se lo Stato competente per l'area SAR non interviene

Principio 6.7

The first RCC contacted should immediately begin efforts to transfer the case to the RCC responsible for the region in which the assistance is being rendered.

When the RCC responsible for the SAR region in which assistance is needed is informed about the situation, that RCC should immediately accept responsibility for co-ordinating the rescue efforts, since related responsibilities, including arrangements for a place of safety for survivors, fall primarily on the Government responsible for that region.

The first RCC, however, is responsible for co-ordinating the case until the responsible RCC or other competent authority assumes responsibility.

Come interpretare la Convenzione SAR ?

L'art. 2.1.1. va interpretato tenendo conto:

- dell'oggetto e dello scopo del trattato (art. 31, par. 1, CV)
- di ogni ulteriore accordo intervenuto fra le parti ai fini dell'interpretazione del trattato e della sua applicazione (Linee guida sul trattamento delle persone salvate in mare, art. 31, par. 2, lett. a), CV)

Come si coordinano questi obblighi
con il diritto degli Stati di limitare l'accesso nei propri porti
per contrastare l'immigrazione irregolare
(art. 19, par. 2, lett. g), Convenzione diritto del mare)

Il passaggio di una nave straniera (nel mare territoriale) è considerato pregiudizievole per la pace, il buon ordine e la sicurezza dello Stato se, nel mare territoriale, la nave è impegnata [...] nel carico o scarico di materiali, valuta o persone in violazione delle leggi e dei regolamenti doganali, fiscali, sanitari o di immigrazione vigenti nello Stato costiero.

Corte di Cassazione (civile), sez. unite

7 marzo 2025, n. 5992

Importante presa di posizione della Corte di Cassazione sull'obbligo di soccorso derivante dalla Convenzione SAR:

1) La Corte ha sostenuto che l'obbligo dello Stato responsabile di un'area SAR di fornire assistenza a chi si trova in pericolo di vita in mare non esclude che altri Stati contraenti delle Convenzioni SAR siano tenuti ad attivarsi nel caso in cui lo Stato competente in via primaria non adempia ai propri obblighi.

2) Le Sezioni Unite hanno respinto l'interpretazione operata dalla Corte d'appello dell'obbligo di soccorso quale obbligo che riconoscerebbe alle autorità tenute ad operare il soccorso – incluse quelle che intervengono in sostituzione – un certo margine di discrezionalità nella determinazione del momento in cui assegnare il PoS. Per la Cassazione, invece, la Convenzione SAR e le *Linee guida* impongono allo Stato l'obbligo di assicurare un PoS nel più breve tempo possibile.

Linee guida sul trattamento delle persone salvate in mare

Principio 6.8

Governments and the responsible RCC should make every effort to minimize the time survivors remain aboard the assisting ship.

Obbligo di coordinare il soccorso di persone in pericolo nella propria SAR o di aprire i propri porti?

The responsibility **to provide a place of safety, or to ensure that a place of safety is provided**, falls on the Government responsible for the Sar region in which the survivors were recovered”

(**Linee guida sul trattamento delle persone salvate in mare**, principio 2.5 e, in termini identici, il preambolo della ris. 167(78) per effetto della quale le linee guida sono state adottate dall’OMI)

Quando i porti dello Stato SAR sono i più vicini e le condizioni dell’imbarcazione soccorritrice e dei soccorsi non consentono di raggiungere porti più lontani, la scelta dovrebbe ricadere sui porti nazionali (o almeno di dovrebbe fornire assistenza costante all’imbarcazione soccorritrice- es. affiancarla lungo tutto il tragitto verso il PoS)