



GUIDA ALLA SOLIDARIETÀ IN MARE II

Know Your Rights

Chi siamo

Nata nel 2014, la Coalizione Italiana per le Libertà e i Diritti civili (CILD) è una rete di 37 organizzazioni della società civile che lavora per difendere e promuovere i diritti e le libertà di tutti, unendo attività di advocacy, campagne pubbliche e azione legale. Le aree tematiche di cui CILD si occupa sono soprattutto diritti di migranti e rifugiati, diritti LGBTI, giustizia, diritti di Rom e Sinti e libertà di espressione.

Perché questa guida

I diritti di migranti e rifugiati sono una delle aree tematiche prioritarie dell'azione di CILD. Salvare la vita in mare è un obbligo imposto dal diritto del mare e dalla Costituzione italiana, che si fondano sulla solidarietà quale dovere inderogabile. Il diritto internazionale impone agli stati di obbligare i comandanti delle navi che battono la propria bandiera nazionale a prestare assistenza a chiunque venga trovato in mare in pericolo di vita.

Alla luce dell'attacco senza precedenti diretto contro la società civile che si occupa di effettuare salvataggi in mare, abbiamo realizzato lo scorso anno una [prima guida alla solidarietà in mare](#) per fornire un contributo pratico ad un dibattito informato e strumenti di tutela per chi è impegnato in prima linea nelle operazioni di soccorso in mare.

Con l'istituzione della SAR libica e l'esternalizzazione del salvataggio in mare in favore della guardia costiera libica, con i divieti di approdo nei porti italiani delle navi che prestano soccorso nel Mediterraneo si è riscontrato, nel 2018, un netto incremento delle morti in mare e l'ulteriore criminalizzazione dei

comandanti delle navi e di chi effettua azioni di salvataggio nel Mediterraneo. Abbiamo pertanto ritenuto doveroso aggiornare le domande della prima guida. Perché conoscere i propri diritti è il primo passo per farli valere.

Questa guida è stata realizzata dalla dott.ssa Flaminia Delle Cese e dall'avv. Gennaro Santoro, con il contributo dell'avv. Giulia Crescini e dell'avv. Salvatore Fachile. La scheda n. 3 è stata realizzata dal dott. Tommaso Fusco.

Indice

Premessa	6
FAQ	8
1. Cosa deve fare il comandante di una qualsiasi nave quando avvista una imbarcazione con persone in pericolo di vita?	
2. Cosa succede se una nave che presta soccorso in acque internazionali chiede l'intervento e nessun MRCC risponde?	
3. Cosa deve fare lo stato costiero se una nave che presta soccorso chiede il suo intervento?	
4. Il comandante di una nave privata che ha effettuato un salvataggio può non obbedire all'ordine del MRCC che coordina le attività di trasbordare i migranti sulle motovedette libiche o di un approdo in un porto libico? E in un porto tunisino?	9
5. Cosa succede se il comandante di una nave in distress entra in acque territoriali?	12
6. È possibile bloccare l'accesso ai porti delle navi private che hanno effettuato il soccorso?	
7. Chi ha la competenza in Italia a disporre la chiusura di un porto/il divieto di approdo di una nave?.....	13
8. Il sindaco ed il prefetto possono disporre la chiusura di un porto?	14

9. Il Ministro dell'Interno e le forze di polizia cosa possono materialmente fare quando una nave che ha effettuato un salvataggio chiede l'approdo in un porto italiano? Possono negare l'approdo della nave?
10. Quali sono i poteri del comandante e cosa deve fare se riceve notizia di ipotesi di reato a bordo? 15
11. Cosa deve fare il comandante quando è destinatario di una manifestazione di volontà di chiedere protezione internazionale? 16

SCHEDA

Scheda 1. Il coordinamento tra MRCC	18
Scheda 2. Il caso Sar maltese	20
Scheda 3. Le operazioni di salvataggio nel Mediterraneo centrale nei mesi di giugno e luglio 2018: brevi schede sulle singole operazioni e relative infrazioni	22
3.1 Il caso Aquarius	23
3.2 Il caso Astral e Open Arms	24
3.3 Il caso Vos Thalassa e Diciotti	25
3.4 Il caso Monte Sperone e Protector	26
3.5 Il caso Sarost 5	27
3.6 Il caso Asso 28	28

Glossario essenziale delle fonti normative internazionali	29
--	----

Premessa

Il [diritto internazionale](#) impone agli stati di obbligare i comandanti delle navi che battono la propria bandiera nazionale a prestare assistenza a chiunque venga trovato in mare in pericolo di vita, di informare le autorità competenti, di fornire ai soggetti recuperati le prime cure e di trasferirli nel più breve tempo possibile in un luogo sicuro (Convenzione internazionale delle SAR di Amburgo, d'ora in poi [Convenzione di Amburgo](#), par. 3.1.9).

Sono obbligati a prestare soccorso tutti i soggetti, pubblici o privati, che abbiano notizia di una nave o persona in pericolo in mare, qualora il pericolo di vita sia imminente e grave e presupponga la necessità di un soccorso immediato.

Secondo la [Convenzione di Amburgo](#) tutti gli stati con zona costiera sono tenuti ad assicurare un servizio di ricerca e salvataggio (SAR). L'acronimo SAR corrisponde all'inglese “*search and rescue*” ovvero “ricerca e salvataggio”. Con questa sigla si indicano tutte le operazioni che hanno come obiettivo quello di salvare persone in difficoltà.

L'obbligo di salvare e prestare soccorso a chi venga trovato in mare in pericolo di vita esiste in qualsiasi zona di mare in cui si veda tale necessità (acque internazionali, mare territoriale, etc. Vedi approfondimento 1, pag. 6 della nostra [Guida alla solidarietà in mare I](#)).

Tutti gli stati costieri del Mediterraneo sono tenuti, alla luce della [Convenzione di Amburgo](#), a mantenere un servizio di SAR, e i servizi SAR dei vari stati devono coordinarsi tra di loro.

A livello nazionale, le attività SAR sono coordinate dai centri di coordinamento del soccorso (*Rescue Coordination Centre*, d'ora in poi RCC). Questi centri possono qualificarsi come centri di coordinamento del soccorso marittimo (*Maritime Rescue Coordination Centre*, d'ora in poi MRCC) o centri di coordinamento congiunti di soccorso aereo e marittimo (*Joint Rescue Coordination Centre*, d'ora in poi JRCC).

Il Mar Mediterraneo è stato suddiviso tra gli stati costieri nel corso della Conferenza IMO (*International Maritime Organization*, vedi approfondimento 3, pag. 12 della nostra [Guida alla solidarietà in mare I](#)) di Valencia del 1997.

Secondo tale ripartizione delle aree SAR (vedi approfondimento 2, pag. 9 della nostra [Guida alla solidarietà in mare I](#)), l'area di responsabilità italiana rappresenta circa un quinto dell'intero Mediterraneo, ovvero 500 mila km quadrati. La zona SAR italiana si sovrappone in più punti alla [zona SAR di Malta](#), responsabile di un'area vastissima rispetto al territorio dell'isola e alle sue capacità di pattugliamento. Da ultimo, la Libia ha istituito la propria zona SAR con una dichiarazione unilaterale, riconosciuta a livello internazionale sin dalla sua istituzione ed infine [approvata ufficialmente](#) dall'IMO alla fine di giugno 2018. Le attività di ricerca e salvataggio nella zona SAR libica sono coordinate dal JRCC di Tripoli.

Le modalità di soccorso in mare sono stabilite, sul piano internazionale, dal Comitato per la Sicurezza Marittima (*Maritime Safety Committee*, d'ora in poi MSC), organo tecnico dell'IMO che si occupa delle questioni di sicurezza. Il MSC ha adottato nel 2004 le [Linee guida sul trattamento delle persone soccorse in mare](#) (d'ora in poi Linee Guida IMO soccorso in mare), al fine di fornire indicazioni ai governi e ai comandanti delle navi in merito ai loro obblighi in caso di operazioni di salvataggio in mare.

FAQ

1 Cosa deve fare il comandante di una qualsiasi nave quando avvista una imbarcazione con persone in pericolo di vita?

Il comandante deve innanzitutto informare il MRCC competente. Deve poi prestare nell'immediato soccorsi, se improcrastinabili, e attenersi scrupolosamente alle indicazioni che vengono fornite dal Coordinamento Regionale SAR (ad es. di intervenire immediatamente o di attendere l'arrivo di altre navi di soccorso o, ancora, di condurre le persone soccorse in un determinato luogo).

2 Cosa succede se una nave che presta soccorso in acque internazionali chiede l'intervento e nessun MRCC risponde?

Nel caso in cui il MRCC responsabile per l'area dove viene effettuata l'operazione di salvataggio non possa essere contattato, il comandante deve provare a contattare un altro MRCC, o, se questo è impossibile, qualsiasi altra autorità governativa in grado di fornire assistenza, a partire dallo stato di bandiera della nave.

Nel caso in cui il MRCC contattato non abbia competenza per l'intervento, esso è tenuto a trasferire immediatamente il caso al MRCC responsabile della regione in cui viene effettuato il soccorso.

Il primo MRCC a ricevere l'allarme rimane comunque responsabile del coordinamento del caso fino a quando il MRCC o altra autorità competente si assumono la responsabilità (Linee guida IMO soccorso in mare, par. 6.7). Per il coordinamento tra i MRCC regionali, vedi [Scheda 1](#).

3 Cosa deve fare lo stato costiero se una nave che presta soccorso chiede il suo intervento?

Gli stati costieri (al pari del MRCC responsabile) hanno il compito di fare quanto possibile per ridurre al minimo il tempo di permanenza dei sopravvissuti a bordo della nave che ha effettuato il salvataggio ([Linee Guida IMO soccorso in mare](#), par. 6.8).

Gli stati costieri hanno inoltre il dovere di adottare misure finalizzate a sollevare la nave da ogni responsabilità, nel più breve tempo possibile, per evitare indebiti ritardi, oneri finanziari o altre difficoltà derivanti dall'aver assistito le persone soccorse in mare ([Linee Guida IMO soccorso in mare](#), par. 6.3¹).

Per i metodi e le procedure di risoluzione dei conflitti che possono sorgere tra gli stati nell'applicazione della [Convenzione di Montego Bay](#), vedi domanda 22, pag. 24 della nostra [Guida alla solidarietà in mare I](#).

4 Il comandante di una nave privata che ha effettuato un salvataggio può non obbedire all'ordine del MRCC che coordina le attività di trasbordare i migranti sulle motovedette libiche o di un approdo in un porto libico? E in un porto tunisino?

Sì. L'ordine di condurre i soccorsi in un porto libico o di trasbordare gli stessi sulle motovedette della guardia costiera libica può essere disatteso dal comandante della nave perché la Libia non può essere considerato un porto sicuro (vedi [caso Asso 28](#)).

In base alla [Linee Guida IMO soccorso in mare](#), infatti, i comandanti di navi devono cercare di garantire che gli individui soccorsi non siano portati in un luogo in cui la loro sicurezza sarebbe ulteriormente compromessa (par. 5.1.6).

Tuttavia, la responsabilità di fornire un luogo sicuro (o di assicurare che tale luogo venga fornito) spetta al governo responsabile per la regione SAR in cui è stata effettuata l'operazione di salvataggio ([Linee Guida IMO soccorso in mare](#), par. 2.5). Il governo responsabile ha infatti l'obbligo di adottare tutte le misure necessarie affinché le persone soccorse possano sbarcare nel più breve tempo possibile in un luogo sicuro ([Convenzione di Amburgo](#), par. 3.1.9. Vedi [caso Aquarius](#) e [caso Monte Sperone](#)), ovvero una località dove la sicurezza e la vita dei sopravvissuti non sia più minacciata, i bisogni primari (come cibo, alloggio e cure mediche) possano essere soddisfatti, e possa essere organizzato il trasporto dei sopravvissuti verso

¹ Nei casi dei salvataggi delle navi Diciotti, Monte Sperone e Protector l'Italia avrebbe violato tali norme.

una destinazione successiva o finale ([Linee Guida IMO soccorso in mare](#), par. 6.12. Vedi [caso SAR maltese](#)).

La Libia non può in alcun modo essere considerata un luogo sicuro, perché non ha ratificato la Convenzione di Ginevra del 1951 né ha adottato norme di diritto interno per la protezione dei rifugiati.

Le Nazioni Unite e numerose altre [organizzazioni internazionali](#) attestano inoltre che i migranti riportati in Libia sono sottoposti a sistematiche violazioni dei diritti umani (tra cui torture, violenze e detenzione arbitraria in condizioni disumane). Anche il gip di Ragusa, nel rigettare la richiesta di sequestro preventivo della nave Open Arms, con decisione del 16 aprile 2018 ha ritenuto che la Libia non può essere considerato un “luogo sicuro di sbarco” a causa delle gravi violazioni dei diritti umani che i migranti subiscono in questo paese.

L’eventuale respingimento in Libia delle persone soccorse in mare costituirebbe dunque una [gravissima violazione](#) della normativa internazionale, europea e interna. In particolare, costituirebbe una violazione del principio di *non-refoulement* (non respingimento) sancito dall’art. 33 della Convenzione di Ginevra del 1951 e dell’art. 3 della [Convenzione Europea dei Diritti dell’Uomo](#) (d’ora in poi CEDU) poiché in questo paese essi sarebbero esposti a tortura o a pene o trattamenti inumani o degradanti, nonché dell’art. 4 del Protocollo n. 4 alla Convenzione, che vieta le espulsioni collettive di stranieri. Inoltre in UE il [Regolamento \(UE\) n. 656/2014](#) vieta di condurre le persone soccorse in mare in un luogo dove sarebbero esposte a gravi violazioni dei diritti umani e specifica che le persone soccorse devono poter esprimere le ragioni per cui ritengono che lo sbarco in un certo luogo violerebbe il principio di non respingimento.

Occorre precisare che la violazione delle disposizioni menzionate si configura non solo nel caso in cui una nave riconduca direttamente le persone soccorse in un paese in cui la loro vita o libertà sarebbero minacciate, ma anche nel caso in cui tale nave consegna le persone salvate alle autorità di un paese con queste caratteristiche. Quest’ultima ipotesi si verificherebbe, ad esempio, se una nave italiana trasbordasse i migranti soccorsi su navi o motovedette della Guardia Costiera libica dirette in Libia (vedi [caso Asso 28](#) e [Open Arms](#)).

In caso di consegna all'autorità libica, il comandante della nave potrà inoltre incorrere in responsabilità penali e civili. La persona soccorsa respinta in Libia potrà infatti non solo ricorrere alla Corte Europea dei Diritti dell'Uomo (anche in via di urgenza) per la violazione delle norme sopra riportate, ma anche denunciare il comandante presso lo stato di bandiera della nave che ha effettuato il respingimento e chiedere il risarcimento del danno subito.

E in Tunisia?

Nonostante la Tunisia abbia ratificato la Convenzione di Ginevra del 1951, e nonostante l'art. 26 della Costituzione tunisina garantisca il diritto di asilo politico, in questo paese non esiste un sistema nazionale di asilo.

Il paese sta lavorando su una [bozza di legge sull'asilo](#), ma non sembra che la versione finale sarà pronta in tempi brevi. In assenza di una legislazione effettiva sul diritto di asilo è quindi l'[UNHCR](#) a identificare i richiedenti asilo e a determinare chi ha diritto allo *status* di rifugiato.

Tuttavia, l'[ordinamento tunisino](#) non prevede nessuna tutela per rifugiati e richiedenti asilo, che non hanno nemmeno diritto a un permesso di soggiorno. Un altro aspetto problematico è la detenzione degli stranieri in Tunisia, in quanto [non esistono disposizioni legislative](#) concernenti la detenzione degli stranieri che si trovano in maniera irregolare sul territorio nazionale. Di conseguenza, può accadere che persone in cerca di protezione internazionale siano detenuti perché sono entrati o risiedono illegalmente in Tunisia.

Sia [Amnesty International](#) che [Human Right Watch](#) esprimono da tempo preoccupazioni sulla effettiva portata del riconoscimento dei diritti umani in Tunisia, malgrado qualche recente progresso. In particolare, si sottolinea l'uso di tortura e maltrattamenti nei confronti dei detenuti in un contesto generale di impunità, il ricorso a restrizioni arbitrarie della libertà di movimento e la totale assenza di tutela dei diritti LGBTI. In ogni caso, il comandante di una nave che, dopo aver effettuato un soccorso in mare, si appresti a sbarcare in Tunisia ha l'obbligo di non richiedere lo sbarco in questo paese per le persone soccorse che provengono o fuggono dalla Tunisia e manifestano la volontà di richiedere asilo.

5 Cosa succede se il comandante di una nave in *distress* entra in acque territoriali?

Le navi battenti bandiera di un altro stato hanno il diritto di passaggio inoffensivo nelle acque territoriali di uno stato costiero. Questo significa che, senza dover chiedere alcuna autorizzazione, le navi hanno il diritto di entrare e transitare in tali acque senza costituire pregiudizio alla pace, al buon ordine e alla sicurezza dello Stato (art. 17 della [Convenzione di Montego Bay](#)).

Il passaggio inoffensivo di una nave straniera in acque territoriali deve essere continuo e rapido, e non prevede la possibilità per la nave di fermarsi in un porto. Tuttavia, in caso di forza maggiore o *distress* (ovvero nel caso in cui il comandante ritenga che le persone a bordo sono minacciate da un grave ed imminente pericolo ed hanno bisogno di soccorso immediato), trova applicazione l'art. 18, comma 2 della [Convenzione di Montego Bay](#): ne deriva che lo Stato costiero non può invocare una violazione del diritto di passaggio inoffensivo né obbligare la nave straniera a riprendere il largo, perché ha l'obbligo di consentire alla nave l'ingresso (o meglio, secondo la terminologia della Convenzione, "la fermata e l'ancoraggio") nei propri porti.

Anche se la nave straniera fa ingresso in un porto dello stato costiero senza autorizzazione, questo non costituisce illecito internazionale per lo stato di bandiera della nave e - se lo sbarco avviene in Italia - non può comportare responsabilità penale del comandante in quanto esclusa per stato di necessità (art. 54 c.p.).

6 È possibile bloccare l'accesso ai porti delle navi private che hanno effettuato il soccorso?

Lo stato costiero, nell'esercizio della propria sovranità, ha il potere di negare l'accesso ai propri porti. Le convenzioni internazionali sul diritto del mare, pur non prevedendo esplicitamente l'obbligo per gli stati di far approdare nei propri porti le navi che hanno effettuato il salvataggio, impongono e si fondano sull'obbligo di solidarietà in mare, che sarebbe disatteso qualora fosse negato l'accesso al porto di una nave con persone in pericolo di vita, appena soccorse e bisognose di assistenza immediata.

La chiusura dei porti comporterebbe in ogni caso la violazione di norme internazionali sui diritti umani e sulla protezione dei rifugiati, a partire dal principio di *non-refoulement* sancito dall'art. 33 della Convenzione di Ginevra del 1951.

Il rifiuto di accesso ai porti di imbarcazioni che abbiano effettuato il soccorso in mare può comportare la violazione degli articoli 2 e 3 della CEDU (vedi [caso Aquarius](#), [caso Diciotti](#) e [caso Monte Sperone](#)), qualora le persone soccorse abbiano bisogno di cure mediche urgenti, nonché di generi di prima necessità (acqua, cibo, medicinali) e tali bisogni non possano essere soddisfatti per effetto del concreto modo di operare del rifiuto stesso.

Il rifiuto, aprioristico e indistinto, di far approdare la nave in porto comporta l'impossibilità di valutare le singole situazioni delle persone a bordo, e può configurare una violazione del divieto di espulsioni collettive previsto dall'art. 4 del Protocollo n. 4 alla CEDU.

7 Chi ha la competenza in Italia a disporre la chiusura di un porto/il divieto di approdo di una nave?

L'autorizzazione o non autorizzazione all'ingresso in porto di una nave è disposta dalla Capitaneria di Porto – Guardia Costiera (vedi [caso Diciotti](#) e [caso Open Arms e Astral](#)) che, per questa materia, fa capo al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. L'accesso ai porti, che sono acque interne, non è infatti libero.

L'ingresso in porto è normalmente disciplinato dagli articoli 179 e seguenti del Codice della Navigazione, i quali prevedono una serie di comunicazioni da inviare con anticipo alla Capitaneria di Porto in merito al carico, al personale e ai passeggeri della nave. Ricevute le comunicazioni, la Capitaneria di Porto autorizza l'ingresso e/o dispone ulteriori controlli e verifiche.

Per le navi che abbiano prestato soccorso in mare, la disciplina è diversa, ed è quella relativa alle operazioni di soccorso in mare (che costituiscono un obbligo per lo stato, per il comandante della nave, e per il comandante della Capitaneria di Porto).

Secondo questa disciplina, le navi che hanno svolto i soccorsi in acque internazionali, coordinate dal MRCC, si dirigono verso il mare territoriale e attendono l'indicazione del porto di sbarco, porto che viene identificato e

comunicato dal MRCC. Il MRCC fa capo al Comando Centrale del Corpo delle Capitanerie di Porto e dipende per tutte le sue attività dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

8 Il sindaco ed il prefetto possono disporre la chiusura di un porto?

Sì, in situazioni eccezionali. Il sindaco ha la facoltà di chiudere un porto o vietare l'approdo di una singola imbarcazione per mezzo di ordinanze contingibili e urgenti in caso di emergenze sanitarie o di igiene pubblica e - previa comunicazione al prefetto - per prevenire o eliminare gravi pericoli che minacciano l'incolumità pubblica e la sicurezza urbana (artt. 50, comma 5 e 54, comma 4 del Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali).

9 Il Ministro dell'Interno e le forze di polizia cosa possono materialmente fare quando una nave che ha effettuato un salvataggio chiede l'approdo in un porto italiano? Possono negare l'approdo della nave?

Il Ministero dell'Interno non ha competenza in materia di chiusura dei porti alle navi che abbiano prestato il soccorso (vedi [caso Astral e Open Arms](#)).

La competenza in questa materia fa capo al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ([vedi Faq 7](#)).

I poteri del Ministro dell'Interno sono infatti circoscritti alle attività di garanzia dell'ordine pubblico e di vigilanza, prevenzione e contrasto dell'immigrazione clandestina via mare.²

In questo ambito assume un ruolo centrale la Direzione centrale dell'immigrazione e delle frontiere, creata dalla legge n. 189 del 2002 con l'obiettivo di coordinare, sotto la guida del Ministero dell'Interno, gli interventi operativi fatti dai mezzi della Marina Militare, delle forze di polizia e delle Capitanerie di Porto.

² Per la definizione del reato di favoreggiamento dell'immigrazione clandestina vedi domanda 16 e approfondimento 4, pag. 16 della nostra [Guida alla solidarietà in mare I](#)).

Tuttavia, un [decreto interministeriale](#) del 2003 del Ministero dell'Interno con i Ministri della Difesa, dell'Economia e delle Finanze e delle Infrastrutture e dei Trasporti, che regola il contrasto dell'immigrazione clandestina, chiarisce che le attività di salvataggio in mare restano di esclusiva competenza del MRCC e sancisce il principio generale secondo il quale l'attività di salvataggio ha priorità rispetto alle altre azioni previste.

Di conseguenza, il Ministero dell'Interno è legittimato a intervenire nella misura in cui, in un arco temporale limitato, le sue azioni restano nei confini del decreto sopra menzionato.

Gli interventi delle forze di polizia³ possono concretizzarsi anche nel sequestro o perquisizione della nave, o in arresti e fermi nei confronti di presunti scafisti, su disposizione dell'autorità giudiziaria precedente o, in taluni casi, anche su iniziativa della polizia giudiziaria (ferma restando la necessità di convalida da parte dell'autorità giudiziaria competente⁴), ma hanno un limite invalicabile: l'attività di salvataggio (ivi compreso l'approdo della nave nel porto) ha priorità rispetto alle azioni svolte dalla polizia.

10 Quali sono i poteri del comandante e cosa deve fare se riceve notizia di ipotesi di reato a bordo?

Il comandante della nave è il capo della spedizione e il capo della comunità viaggiante. Come capo della comunità viaggiante, il comandante è titolare di poteri, quali ad esempio: il potere gerarchico sull'equipaggio, poteri di polizia e di sicurezza, poteri di polizia sanitaria, poteri di polizia doganale e poteri di polizia giudiziaria. Il comandante della nave ha l'obbligo di fare relazione di ciò che

³ Per approfondire quando vi è la giurisdizione penale italiana per reati commessi su navi battenti bandiera straniera vedi [Faq 21](#), pag. 22 della nostra [Guida alla solidarietà in mare I](#).

⁴ Secondo gli artt. 347 e successivi del codice di procedura penale, la polizia giudiziaria può svolgere attività di propria iniziativa quali l'assicurazione delle fonti prova, l'identificazione dell'indagato o di altre persone, l'assunzione di sommarie informazioni testimoniali, perquisizioni, sequestri ed accertamenti irripetibili.

riguarda le sue funzioni di polizia giudiziaria al comandante del porto di primo approdo. Se nel corso del viaggio si sono verificati eventi straordinari relativi alla nave, al carico o alle persone che erano a bordo, il comandante deve farne, entro ventiquattro ore dall'arrivo, relazione scritta all'autorità giudiziaria, al Comandante del porto o all'autorità consolare.

Quando è stato commesso un reato durante la navigazione⁵ e si è proceduti all'arresto in flagranza o al fermo il Comandante, ai sensi dell'art. 1237 del Codice della Navigazione, entro ventiquattro ore dall'approdo in un porto, deve consegnare “le persone che siano in stato di arresto o di fermo, le denunce, le querele, i rapporti, gli altri atti compilati, i referti e i corpi di reato all'autorità marittima o a quella preposta alla navigazione interna o all'autorità aeronautica locale del Regno; ovvero, all'estero, all'autorità consolare o, in mancanza, ai comandanti delle navi da guerra che si trovino nel luogo.”⁶

11 Cosa deve fare il comandante quando è destinatario di una manifestazione di volontà di chiedere protezione internazionale?

Il comandante non è responsabile delle procedure relative alla determinazione dello *status* delle persone soccorse, che secondo la [Circolare 194/2009](#) dell'IMO devono essere eseguite successivamente allo sbarco in un luogo sicuro.

In mare non è infatti possibile una valutazione formale dello *status* di rifugiato, come indicato anche nel paragrafo 6.20 delle [Linee guida IMO soccorso in mare](#).

⁵ Il codice della navigazione prescrive inoltre all'art. 1236 che i funzionari e gli agenti delle Capitanerie di Porto, dell'amministrazione della navigazione interna, e le persone dell'equipaggio hanno l'obbligo di denunciare agli ufficiali di polizia giudiziaria, appena ne abbiano notizia, i reati per i quali si debba procedere d'ufficio, commessi nel porto, od a bordo, anche durante la navigazione.

⁶ Come stabilito nel Piano SAR Nazionale, in occasione di ogni soccorso, onde consentire l'espletamento delle incombenze di cui all'art. 578 del Codice della Navigazione da parte dell'Autorità marittima, è fatto obbligo a chiunque di raccogliere e mettere a disposizione della medesima tutti gli elementi utili ai fini dell'espletamento della prevista inchiesta sommaria. Qualora nel corso di tale attività emergano ipotesi di fatti penalmente rilevanti, dovrà essere con immediatezza presentato rapporto alla competente autorità giudiziaria. In ogni caso gli elementi probatori dovranno comunque essere tenuti a disposizione, oltre che per gli sviluppi delle inchieste amministrative, anche per eventuali richieste dell'Autorità giudiziaria.

Tuttavia, se le persone soccorse manifestano al comandante la volontà di richiedere protezione internazionale, il comandante deve farlo presente al MRCC responsabile e all'UNHCR. Il comandante può inoltre essere invitato dallo stato responsabile della SAR o dallo stato costiero a facilitare il processo per la richiesta di protezione internazionale, ottenendo informazioni sul nome, l'età, il sesso, le condizioni di salute e qualsiasi particolare esigenza medica degli individui a bordo. In seguito allo sbarco, sarà poi obbligo dello stato garantire che la volontà di richiedere protezione internazionale sia formalizzata entro 3 giorni. In questo caso, il comandante deve tenere in considerazione la sicurezza del richiedente asilo, evitando di comunicare le informazioni ottenute alle autorità del suo paese di origine o di qualsiasi altro paese dove la sua vita potrebbe essere minacciata.

È inoltre obbligo del comandante considerare la necessità di evitare che le persone che affermano di avere un giustificato timore di essere perseguitati siano portate in un luogo dove la loro vita e libertà sarebbero a rischio ([Linee guida IMO soccorso in mare](#), par. 6.17). In particolare, il comandante ha l'obbligo di non richiedere lo sbarco nel paese d'origine della persona o nel paese dal quale la persona è fuggita (vedi domanda 17, pag. 18 della nostra [Guida alla solidarietà in mare I](#)).

Scheda 1

Il coordinamento tra MRCC

In base all'[International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual \(Parte II\)](#), il "primo MRCC" è quello che riceve per primo l'allarme di emergenza. Questo MRCC ha la responsabilità di fare tutto ciò che può per individuare i dettagli della segnalazione d'emergenza e organizzare l'assistenza, fino a quando non identifica un altro MRCC disposto e più idoneo a rispondere all'emergenza (par. 2.25.1).

Se infatti l'emergenza ha luogo al di fuori della zona SAR di competenza del primo MRCC, quest'ultimo dovrà notificare la segnalazione di *distress* al MRCC competente (par. 3.6.5).

Quando si trasferisce il coordinamento di un'operazione SAR a un altro MRCC o RSC (Rescue sub-centre), tale trasferimento deve essere documentato nel registro MRCC o RSC (par. 3.6.5).

Le procedure per trasferire la responsabilità SMC (*search and rescue mission co-ordinator*, Coordinatore della missione di ricerca e salvataggio) a un altro MRCC dovrebbero includere:

- una discussione personale tra i coordinatori SAR di entrambi gli MRCC interessati;
- il primo MRCC può invitare l'altro MRCC ad assumere la responsabilità, o l'altro MRCC può offrirsi di assumere la responsabilità;
- la responsabilità rimane in capo al primo MRCC fino a quando l'altro MRCC non accetta formalmente la responsabilità;
- tutti i dettagli delle azioni intraprese tra gli MRCC;

- il trasferimento di responsabilità deve essere registrato da entrambi i coordinatori SAR nel registro MRCC;
- informare del trasferimento tutte le strutture SAR coinvolte.

Quando il MRCC competente per la zona SAR in cui è necessaria assistenza è informato della situazione, esso dovrebbe immediatamente accettare la responsabilità di coordinare le operazioni di salvataggio, poiché le responsabilità correlate (comprese l'individuazione di un luogo sicuro dove far sbarcare i sopravvissuti) ricadono principalmente sul governo competente per quella zona ([Linee guida IMO soccorso in mare](#), par. 6.7).

Scheda 2

Il caso SAR maltese

Malta è responsabile di una zona SAR che si estende per 250 mila km quadrati, un'area 750 volte più grande della superficie dell'isola. Si tratta di una zona vastissima non solo rispetto al territorio, ma anche rispetto alle capacità di pattugliamento di Malta.

La considerevole estensione della zona SAR maltese ha infatti serie ripercussioni sulle capacità di Malta di intervenire nelle situazioni di emergenza e sembra non rispettare quanto stabilito dal paragrafo 2.1.8 della [Convenzione di Amburgo](#), secondo il quale gli stati costieri devono assegnarsi un'area SAR di estensione tale da garantire una pronta risposta alle chiamate di emergenza. Il governo maltese si è avvalso in molti casi della cooperazione dell'Italia per il pattugliamento della propria zona di responsabilità: nella prassi il Centro di Coordinamento regionale SAR maltese non risponde alle imbarcazioni che la contattano né interviene quando interpellato dal Centro di Coordinamento regionale SAR italiana.

La mancata risposta dell'autorità maltese, tuttavia, non esime la singola imbarcazione che ha avvistato il natante in panne dall'intervenire. Di fatto, a seguito della mancata risposta (o risposta negativa) della SAR maltese, la singola imbarcazione chiederà l'intervento della SAR italiana che coordinerà l'intervento di soccorso.

Malta ha ratificato sia la Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare che la [Convenzione di Amburgo](#), ma **non ha accettato le modifiche** apportate a questi strumenti normativi nel 2004.⁶

⁶ Malta non ha mai ratificato gli emendamenti alla Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (Risoluzione del MSC n. 153/78) né alla Convenzione di Amburgo (Risoluzione del MSC n. 155/78). Conseguentemente, Malta è vincolata solo agli obblighi definiti nei testi originari delle Convenzioni: se una nave in difficoltà è stata soccorsa nella zona SAR maltese, Malta si considera tenuta a occuparsi solo del coordinamento del salvataggio, come stabilito nei parr. 3.1-3.8 della Convenzione di Amburgo.

Queste modifiche **hanno chiarito** gli obblighi degli stati nella cui zona SAR si trovino navi in *distress*, specificando che questi stati sono tenuti a coordinare le attività di soccorso fino a quando le persone salvate sono portate in un luogo sicuro, e lo stato responsabile della zona SAR dove le persone sono state salvate ha il dovere di adottare tutte le misure necessarie affinché le persone soccorse possano sbarcare in un luogo sicuro nel più breve tempo possibile (**Convenzione di Amburgo**, par. 3.1.9).

Malta ha sollevato obiezioni nei confronti di queste modifiche e ha dichiarato di non poterle accettare, perché potrebbero essere interpretate nel senso di imporre agli stati l'obbligo di sbarcare sul proprio territorio e offrire assistenza a tutti coloro che sono stati soccorsi all'interno della propria zona SAR.

⁶ Malta non ha mai ratificato gli emendamenti alla Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (Risoluzione del MSC n. 153/78) né alla Convenzione di Amburgo (Risoluzione del MSC n. 155/78). Conseguentemente, Malta è vincolata solo agli obblighi definiti nei testi originari delle Convenzioni: se una nave in difficoltà è stata soccorsa nella zona SAR maltese, Malta si considera tenuta a occuparsi solo del coordinamento del salvataggio, come stabilito nei parr. 3.1-3.8 della Convenzione di Amburgo.

Scheda 3

Le operazioni di salvataggio nel Mediterraneo centrale nei mesi di giugno e luglio 2018: brevi schede sulle singole operazioni e relative infrazioni.

Tra il mese di giugno e luglio 2018 si sono riscontrate gravi violazioni delle norme internazionali, europee e nazionali vigenti in tema di salvataggio in mare e diritto di asilo.

Spesso tali violazioni si sono perpetuate senza l'adozione di provvedimenti formali, ma soltanto con l'utilizzo dei social da parte di ministri italiani. In questa scheda proviamo a sintetizzare i casi di maggior rilievo.

- 3.1 Il caso Aquarius**
- 3.2 Il caso Astral e Open Arms**
- 3.3 Il caso Vos Thalassa e Diciotti**
- 3.4 Il caso Monte Sperone e Protector**
- 3.5 Il caso Sarost 5**
- 3.6 Il caso Asso 28**

3.1 Il caso Aquarius

La notte tra il 9 e il 10 giugno la nave Aquarius soccorreva 629 persone tra cui 123 minori non accompagnati, 11 bambini e 7 donne incinte, frutto di sei diverse operazioni di salvataggio, tutte svolte sotto il coordinamento del Comando generale del Corpo delle Capitanerie di Porto in qualità di Centro Nazionale di Coordinamento del Soccorso Marittimo (MRCC).

229 persone erano state salvate dal naufragio di due imbarcazioni direttamente dai membri dell'Aquarius, le restanti invece - soccorse da navi della Marina e della Guardia Costiera italiana il 9 giugno - erano state trasferite a bordo della nave dopo la richiesta del MRCC italiano. Nonostante mezzi militari italiani siano stati utilizzati nelle operazioni di salvataggio e trasbordo e il Centro Nazionale di Coordinamento del Soccorso Marittimo (MRCC) italiano abbia coordinato tutte le operazioni dal principio, il governo italiano ha successivamente negato un porto sicuro alle persone soccorse, chiedendo a Malta di farsene carico. Nei giorni di stallo in cui la nave restava bloccata nelle acque tra Italia e Malta, si sarebbero verificate gravi violazioni dei diritti delle persone costrette a restare a bordo.

Tali violazioni, soprattutto nel caso dei soggetti più vulnerabili, potrebbero costituire trattamenti inumani e degradanti vietati dall'art. 3 della CEDU e risultare contrarie al superiore interesse del minore (art. 3 della Convenzione sui diritti dell'infanzia e dell'adolescenza).

La nave Aquarius, dopo un nuovo trasbordo delle persone soccorse su mezzi militari italiani, e dopo l'interessamento del governo spagnolo, ha potuto finalmente approdare a Valencia il 17 giugno.

3.2 Il caso Astral e Open Arms

Il 29 giugno, a seguito della notizia di un salvataggio di circa 60 persone ad opera di due navi della Ong Proactiva Open Arms, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti rende noto con un comunicato di aver disposto, *"in ragione della nota formale che giunge dal Ministero dell'Interno e adduce motivi di ordine pubblico, il divieto di attracco nei porti italiani per la nave Ong Open Arms, in piena ottemperanza dell'articolo 83 del Codice della navigazione"*.

Tuttavia, ad oggi, non risultano adottati atti formali né del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti né note del Ministero dell'Interno volte a limitare l'accesso ai porti italiani delle due navi.

Il 30 giugno, inoltre, in un'intervista al Corriere della Sera, il Ministro dell'Interno affermava: *"abbiamo chiuso per gli attracchi di queste navi [delle Ong] anche quando non portano migranti. Le navi straniere finanziate in maniera occulta da potenze straniere in Italia non toccheranno più terra"*.

La decisione di vietare, senza provvedimenti formali, l'ingresso nelle acque territoriali delle navi Astral e Open Arms per motivi di ordine pubblico, in considerazione dei presunti finanziamenti occulti ricevuti dalle Ong, risulta di assai dubbia legittimità.

3.3 Il caso Vos Thalassa e Diciotti

Il 12 luglio, la nave Diciotti della Guardia Costiera italiana è approdata a Trapani, dove ha sbarcato 67 persone che aveva preso a bordo giorni prima dalla nave mercantile Vos Thalassa, da cui erano state in precedenza soccorse. Nonostante fosse un mezzo militare italiano, la Diciotti era stata bloccata dal Viminale e costretta [da un braccio di ferro istituzionale ad attendere per giorni un porto d'approdo](#).

Quando finalmente il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti le aveva assegnato il porto di Trapani, le persone soccorse – tra cui vi erano anche due minori stranieri non accompagnati, quattro minori accompagnati dai genitori e due donne con problemi di salute piuttosto gravi – sono state trattenute a bordo della Diciotti fino alla tarda serata del 12 luglio, senza poter scendere a terra.

Il Ministro degli Interni sosteneva che la Vos Thalassa avesse chiesto il trasbordo a causa di un episodio di intemperanza da parte di alcune delle persone soccorse, descritto come un "ammutinamento" di "facinorosi", e chiedeva la garanzia a priori di arresti allo sbarco.

La decisione di trattenere i 67 naufraghi a bordo della Diciotti sulla base di tali motivazioni, privandoli della libertà personale in assenza di un provvedimento dell'autorità giudiziaria competente, risulta illegittima e gravemente lesiva dei diritti delle persone soccorse. Va inoltre ricordato che il Ministero dell'Interno non ha competenza in materia di chiusura dei porti alle navi che abbiano prestato il soccorso essendo tale competenza della Capitaneria di Porto – Guardia Costiera che, per questa materia, fa capo al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

3.4 Il caso Monte Sperone e Protector

Tra il 14 e il 15 luglio, la nave [Monte Sperone](#) in forza alla Guardia di finanza italiana e il pattugliatore britannico Protector, operativo nell'ambito di Frontex, sono stati i protagonisti di un'operazione SAR coordinata dal MRCC italiano al largo delle coste dell'isola di Linosa, accogliendo a bordo circa 450 persone in precedenza stipate su un barcone partito dalla Libia.

Le due navi hanno dovuto attendere due giorni in acque territoriali italiane prima che venisse loro indicato il porto sicuro dove sbarcare: dopo l'evacuazione di alcuni minori, donne e persone con problemi di salute, infatti, solo nella tarda serata del 15 luglio veniva effettuato lo sbarco di tutti i naufraghi, inclusi 128 minori non accompagnati e tre minori accompagnati dai genitori.

Anche in questo caso, nei giorni di stallo in cui la nave attendeva di conoscere il porto in cui sbarcare, si sarebbero verificate gravi violazioni dei diritti delle persone costrette a restare a bordo.

Come nel caso dell'Aquarius, tali violazioni potrebbero costituire - soprattutto nel caso dei soggetti più vulnerabili - trattamenti inumani e degradanti vietati dall'art. 3 della CEDU e risultare contrarie al superiore interesse del minore (art. 3 della Convenzione sui diritti dell'infanzia e dell'adolescenza).

Sono state ritardate inoltre, le misure imposte dalla [Convenzione di Amburgo](#), par. 3.1.9, che prevedono l'obbligo di adottare tutte le misure necessarie affinché le persone soccorse possano sbarcare nel più breve tempo possibile in un luogo sicuro e quelle che impegnano l'Italia a consentire lo sbarco in Italia di unità navale operanti nell'ambito di operazioni congiunte coordinate da Frontex, per le quali l'Italia sia Stato membro ospitante ([Regolamento \(UE\) n. 656/2014](#), art. 10, c. 1).

3.5 Il caso Sarost 5

Il 16 luglio la nave Sarost 5 - appartenente a una società che gestisce una piattaforma di estrazione di petrolio al largo delle coste tunisine - ha recuperato 40 persone dopo che queste avevano trascorso cinque giorni senza acqua né cibo a bordo di un peschereccio finito in avaria.

Dopo 22 giorni in mare di cui 17 bloccate al largo delle coste tunisine, le 40 persone - tra cui almeno due donne incinte, un ferito e un indefinito numero di minori non accompagnati - sono state fatte sbarcare il 1 agosto nel porto di Zarzis. Presenti allo sbarco la Mezzaluna Rossa, l'OIM e l'UNHCR. Il coordinamento del soccorso è stato rimbalzato tra Malta e Tunisia, e ha visto il diniego anche di Italia e Francia.

In questo caso sono state sicuramente ritardate le misure imposte dalla [Convenzione di Amburgo](#), par. 3.1.9, che prevedono l'obbligo di adottare tutte le misure necessarie affinché le persone soccorse possano sbarcare nel più breve tempo possibile in un luogo sicuro. Inoltre, non per tutte le organizzazioni internazionali di tutela dei diritti umani la Tunisia può essere considerata un porto sicuro in quanto si riscontra l'uso di tortura e maltrattamenti nei confronti dei detenuti in un contesto generale di impunità, il ricorso a restrizioni arbitrarie della libertà di movimento e non esiste un sistema nazionale di asilo.

3.6 Il caso Asso 28

Il 30 luglio, una nave commerciale battente bandiera italiana, la Asso 28 ha soccorso 108 migranti che erano partiti dalla Libia a bordo di un gommone.

Secondo la ricostruzione dell'armatore della Asso 28, la nave italiana sarebbe stata contattata dalla Guardia Costiera libica per soccorrere l'imbarcazione in difficoltà a circa 57 miglia marine da Tripoli - quindi in acque internazionali ma quasi sicuramente all'interno della zona SAR libica. Sempre secondo l'armatore, Asso 28 ha accolto a bordo un agente libico e coordinandosi con la Guardia costiera locale, una volta soccorsi i migranti, li ha riportati in Libia.

Il respingimento in Libia delle persone soccorse in mare costituirebbe una gravissima violazione della normativa internazionale, europea e interna, con riferimento sia al diritto del mare, che impone l'obbligo di condurre le persone soccorse in un "luogo sicuro", sia alle norme in materia di diritti umani e protezione dei richiedenti asilo: la Libia non ha mai firmato la Convenzione di Ginevra del 1951 né il suo ordinamento interno prevede norme per la protezione dei rifugiati.

Per lo stesso motivo, con decisione del 16 aprile 2018, il gip di Ragusa ha rigettato la richiesta di sequestro preventivo della nave Open Arms, ritenendo che la Libia non possa essere considerata un "luogo sicuro di sbarco" a causa delle gravi violazioni dei diritti umani che i migranti subiscono in questo paese.

Glossario essenziale delle fonti normative internazionali

Convenzione internazionale di Montego Bay sul diritto del mare (UNCLOS)

del 1982, ratificata dall'Italia con legge 2 dicembre 1994 n. 689: regola i diritti e le responsabilità degli Stati nell'utilizzo dei mari e degli oceani, trasformando in regola quanto fino alla sua approvazione era stato l'uso consuetudinario degli spazi marini. Costituisce la fonte primaria e sovraordinata del diritto internazionale del mare. L'art. 311 dispone, infatti, che sono salvi soltanto gli altri accordi internazionali compatibili con la Convenzione stessa. Tra le norme che non possono essere oggetto di deroga da parte degli Stati anche mediante accordi con altri Stati va richiamato anzitutto l'art. 98, perché esso costituisce l'applicazione del principio fondamentale dell'obbligo di solidarietà in mare. Ogni Stato impone che il comandante di una nave che batta la sua bandiera, nei limiti del possibile e senza che la nave, l'equipaggio ed i passeggeri corrano gravi rischi:

- presti assistenza a chiunque si trovi in pericolo in mare;
- vada il più presto possibile in soccorso delle persone in difficoltà se viene informato che queste hanno bisogno di assistenza, nei limiti della ragionevolezza dell'intervento;
- presti soccorso, in caso di collisione, all'altra nave, al suo equipaggio e ai passeggeri.

Il secondo comma prevede che gli Stati costieri creino e curino il funzionamento di un servizio permanente di ricerca e di salvataggio adeguato ed efficace per garantire la sicurezza marittima e aerea e, se del caso, collaborino a questo fine con gli Stati vicini nel quadro di accordi regionali;

Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare

(nota come SOLAS, acronimo di *Safety of life at sea*) del 1974, ratificata dall'Italia con legge 313 del 23/5/1980: è un accordo internazionale elaborato dall'IMO, volto a tutelare la sicurezza della navigazione mercantile, con esplicito riferimento alla salvaguardia della vita umana in mare;

Convenzione internazionale delle SAR di Amburgo

del 1979, ratificata dall'Italia con legge 147 del 3/4/1989: è un accordo internazionale elaborato dall'IMO, volto a tutelare la sicurezza della navigazione mercantile, con esplicito riferimento al soccorso marittimo. Essa disciplina le modalità organizzative dei servizi di ricerca e salvataggio. Stabilisce che gli Stati contraenti devono dividere, sulla base di accordi regionali, il mare in zone di propria competenza SAR prevedendo la delimitazione tra gli Stati frontisti delle c.d. zone SAR tramite accordi regionali, senza pregiudicare il regime giuridico degli spazi marittimi. Prevede inoltre che le autorità di uno Stato costiero competente sulla zona di intervento (in base agli accordi regionali stipulati), le quali abbiano avuto notizia dalle autorità di un altro Stato della presenza di persone in pericolo di vita nella zona di mare SAR di propria competenza, sono tenute ad intervenire immediatamente senza tener conto della nazionalità o della condizione giuridica di dette persone (punto 3.1.3 Conv. Amburgo). L'autorità responsabile per l'applicazione della Convenzione di Amburgo (SAR.) è il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, mentre l'organizzazione centrale e periferica è affidata al Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto e alle relative strutture periferiche;

Linee guida sul trattamento delle persone soccorse in mare

adottate nel maggio del 2004 dal Comitato marittimo per la sicurezza che emendano le convenzioni SAR e SOLAS, chiariscono che “un luogo sicuro è 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) possano essere soddisfatte; e possa essere organizzato il trasporto dei sopravvissuti nella destinazione vicina o finale. Si sottolinea in particolare come “lo sbarco di richiedenti asilo e rifugiati recuperati in mare, in territori nei quali la loro vita e la loro libertà sarebbero minacciate, dovrebbe essere evitato”. Si aggiunge infine che “ogni operazione e procedura come l'identificazione e la definizione dello status delle persone soccorse, che vada oltre la fornitura di assistenza alle persone in pericolo, non dovrebbe essere consentita laddove ostacoli la fornitura di tale assistenza o ritardi oltre misura lo sbarco”;

[Risoluzione IMO MSC/Circ.960/2000](#)

è un documento dell'IMO che regola in maniera specifica la prestazione dell'assistenza medica in alto mare.

[Regolamento \(UE\) n. 656/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio](#), adottato il 15 maggio 2014, disciplina le operazioni di sorveglianza delle frontiere marittime esterne condotte dagli Stati membri nel contesto della cooperazione operativa coordinata da Frontex (vedi Faq 12 della nostra [Guida alla solidarietà in mare I](#)), come l'operazione Themis.

Questo Regolamento deve essere applicato nel pieno rispetto del principio di non respingimento, conformemente al quale “nessuno può essere sbarcato, costretto a entrare, condotto o altrimenti consegnato alle autorità di un paese in cui esista, 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 rischio di espulsione, rimpatrio o estradizione verso un altro paese in violazione del principio di non respingimento” (art. 4). La stessa disposizione specifica inoltre che a ciascuna delle persone soccorse deve essere garantita “l'opportunità di esprimere le eventuali ragioni per cui ritengono che uno sbarco nel luogo proposto violerebbe il principio di non respingimento”.

Questo Regolamento non pregiudica gli obblighi delle autorità preposte alla ricerca e al soccorso, compreso quello di assicurare che il coordinamento e la cooperazione siano effettuati secondo modalità che consentono alle persone tratte in salvo di essere trasferite in un luogo sicuro. In particolare, l'art. 10, comma 1 del Regolamento chiarisce che lo stato membro ospitante ha l'obbligo di consentire lo sbarco nei propri porti e indicare un porto sicuro all'interno del proprio territorio nazionale nel caso in cui questa opzione sia la più ragionevole in considerazione dell'incolumità delle persone soccorse.

GUIDA ALLA SOLIDARIETÀ IN MARE II

Know Your Rights

REALIZZATO DA



Si ringrazia Orrick per la collaborazione

IMMAGINE DI COPERTINA

© 2015 Zalmāi for Human Rights Watch