

## LA SENTENZA UE

Salvare i migranti  
in mare è un dovere  
sopra ogni legge

VLADIMIRO ZAGREBELSKY

**L**a Corte di Giustizia dell'Ue ha dato risposta ai quesiti posti dal Tar della Sicilia. — PAGINA 31

IL COMMENTO

In mare non basta la legge dello Stato  
per salvare vite servono le Ong

La sentenza della Corte di Giustizia dell'Ue per il caso Sea Watch e la concretezza del diritto

VLADIMIRO ZAGREBELSKY

**L**a Corte di Giustizia dell'Unione Europea ha dato risposta ai quesiti posti dal Tar della Sicilia in ordine alla portata del diritto dell'Unione riguardante l'attività di navi battenti bandiera di Stati membri dell'Unione, che sistematicamente si dedicano al soccorso umanitario in mare di persone in pericolo o in difficoltà. Si trattava del caso di due navi della Sea Watch, registrate in Germania e classificate come "navi da carico generale - polivalente". Nei suoi ricorsi al Tar la società armatrice ha chiesto l'annullamento dei provvedimenti di fermo amministrativo delle sue navi, disposti nell'estate del 2020 dalle Capitanerie di porto di Palermo e di Porto Empedocle, che avevano effettuato ispezioni sulla sicurezza delle navi e la regolarità dei certificati di cui disponevano. Il fermo delle navi era poi durato a lungo, con controversie sull'esistenza e la gravità di certe irregolarità, che hanno anche visto contrapposte le autorità italiane a quelle tedesche. I ricorsi erano diretti contro il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (del governo Conte Due) e

contro le due Capitanerie di Porto.

Come è noto, la normativa nazionale deve essere conforme a quella dell'Unione e, in caso di difformità, deve essere disapplicata. Quando la questione è dubbia il giudice nazionale chiede indicazioni alla Corte dell'Unione ed è poi tenuto ad adeguarsi. Così farà il Tar nel decidere in concreto il caso delle due navi. Il tenore della sentenza della Corte vincola tutti gli Stati membri dell'Unione. Si spiega così l'intervento nella procedura davanti alla Corte della Commissione europea e di Germania, Spagna e Norvegia che sono Stati di bandiera di altre navi dediti al soccorso umanitario in mare. Le questioni decise dalla Corte europea riguardano essenzialmente i poteri dello Stato di approdo riguardo alle ispezioni a bordo e ai conseguenti provvedimenti cautelari come il fermo della nave. La sentenza della Corte discute la portata della direttiva europea n. 2009/16 sui controlli delle navi da parte dello Stato di bandiera e degli Stati di approdo. La interpretazione adottata tiene conto delle Convenzioni internazionali sul diritto del mare e per la salvaguardia della vita umana in mare. Il dovere di soccorso in mare e il corrispondente diritto, nella corretta visione della Corte, sono prevalenti rispetto ad altre esigenze. La difficol-

tà interpretativa nasce dal fatto che le due navi oggetto del ricorso svolgono sistematicamente una attività (quella di soccorso) diversa da quella propria della classificazione assegnata dalla Germania ai fini della registrazione. La diversità è rilevante sul piano della adeguatezza delle regole di sicurezza delle persone, dell'igiene, dello smaltimento dei rifiuti. Le regole, infatti, sono tarate in funzione delle normali 20-30 persone a bordo, mentre poi, come conseguenza dei soccorsi in mare, quelle che vengono a trovarsi possono essere centinaia. Ma le modalità di classificazione in vigore non contemplano il caso specifico delle navi che svolgono sistematicamente opera di soccorso in mare. D'altra parte, l'eventualità dei soccorsi e la loro entità numerica, pur legate a una attività non occasionale e fortuita, dipendono dal caso. Pretendere che tali navi siano comunque predisposte per ricevere a bordo centinaia di persone è irrealistico e finirebbe con l'impedire ogni



attività di soccorso organizzata da privati.

Le questioni di diritto non sono astratte. La loro stessa proponibilità ha conseguenze concrete, come la lunga interruzione dell'opera di soccorso delle due navi di Sea Watch e l'emergere di una grave questione politica. Si può infatti pensare che proprio quella interruzione fosse lo scopo dell'intervento delle Capitanerie di Porto, che certo non si sarebbero mosse senza avallo da parte ministeriale. In effetti la prassi che ha colpito le due navi di Sea Watch non pare sia poi stata ulteriormente adottata: né prima, né dopo in casi simili.

La Corte di Giustizia ha stabilito che la direttiva n. 2009/16 è applicabile anche alle navi che, pur essendo classificate come navi da carico, sono in pratica utilizzate sistematicamente per un'attività di ricerca e soccorso di persone in mare. Lo Stato di approdo non può richiedere certificati diversi da quelli rilasciati dallo Stato di bandiera, ma, dopo che sono state completate tutte le operazioni di trasbordo o di sbarco delle persone soccorse, può sottoporre le navi a un'ispezione supplementare rispetto a quella normale dello Stato di bandiera. Tale

possibilità è ammessa qualora lo Stato abbia accertato e possa dimostrare che esistevano indizi seri di un evidente pericolo, che comporti l'impossibilità di navigare in condizioni di sicurezza. In occasione delle ispezioni è possibile tener conto dell'attività di soccorso di fatto svolta dalle navi. Lo Stato può imporre azioni correttive necessarie e proporzionate, in materia di sicurezza, di prevenzione dell'inquinamento, nonché di condizioni di vita e di lavoro a bordo.

La sentenza della Corte europea si comprende considerando che l'obbligo (e quindi il diritto) di effettuare il salvataggio di persone in mare, da un lato è assoluto, ma dall'altro la relativa regolamentazione sembra presupporre l'occasionalità dell'evento cui si applica. La ricerca di compatibilità di esigenze diverse è ciò che caratterizza la sentenza. Sullo sfondo vi è il tema drammatico del pericolo corso da migranti che attraversano il Mediterraneo e dei tanti morti, dell'insufficienza del soccorso organizzato da Stati condizionati dalla volontà non esplicita ma reale di non offrire sicurezza ai migranti, dall'indispensabilità, quindi, della supplenza delle organizzazioni umanitarie private.—

© RIPRODUZIONE RISERVATA