

## IL DIRITTO DEL MARE

Scheda da «Internazionale» e «Il Post», a cura di Mariacristina Faraglia

### Cosa dicono le leggi nazionali e le convenzioni internazionali?

[L'articolo 2](#) della Costituzione italiana disciplina che: *“La Repubblica riconosce e garantisce i diritti inviolabili dell'uomo, sia come singolo, sia nelle formazioni sociali ove si svolge la sua personalità, e richiede l'adempimento dei doveri inderogabili di solidarietà politica, economica e sociale”*.

L'[articolo 1113](#) del Codice della navigazione prevede la **reclusione** da un anno a tre anni per chiunque *“omette di cooperare con i mezzi dei quali dispone al soccorso di una nave, di un galleggiante, di un aeromobile o di una persona in pericolo”*. Gli fa eco l'[articolo 1158](#) del medesimo codice, che però prevede pene di reclusione fino a 8 anni laddove una delle persone a cui non si è prestato soccorso dovesse decedere.

### La Convenzione di Amburgo

La Convenzione internazionale sulla ricerca e il salvataggio marittimo, nota anche con l'acronimo di SAR (acronimo di search and rescue), firmata 1979 ma entrata in vigore nel 1985, asserisce che: *“Tutti i soggetti, pubblici o privati informati di avaria o difficoltà per imbarcazioni o persone in mare, devono intervenire quando ci siano vite in pericolo”*. Questa convenzione dovrebbe alleggerire le responsabilità italiane, poiché Tunisia e Libia, che l'hanno ratificata, intervengono raramente in operazioni di salvataggio, costringendo le autorità e i soccorritori italiani a entrare in azione.

### La Convenzione di Montego Bay

Di fatto è la carta delle Nazioni unite [per i diritti del mare](#) e, ratificata da 164 stati, è entrata in vigore nel 1994. Sono diversi gli articoli che disciplinano il comportamento di una nave e dei rispettivi comandanti a fronte di situazioni in cui è necessario prestare soccorso. L'articolo 2 però è quello che impone a ogni paese costiero di organizzarsi al proprio interno per garantire l'efficacia nella ricerca e nel soccorso, in nome però della collaborazione formalizzata con degli accordi regionali. In questo quadro all'Italia non si può rimproverare nulla, perché non viene disciplinato con chiarezza l'obbligo di fare attraccare una nave non in avaria.

### La Corte europea per i diritti dell'uomo (Cedu)

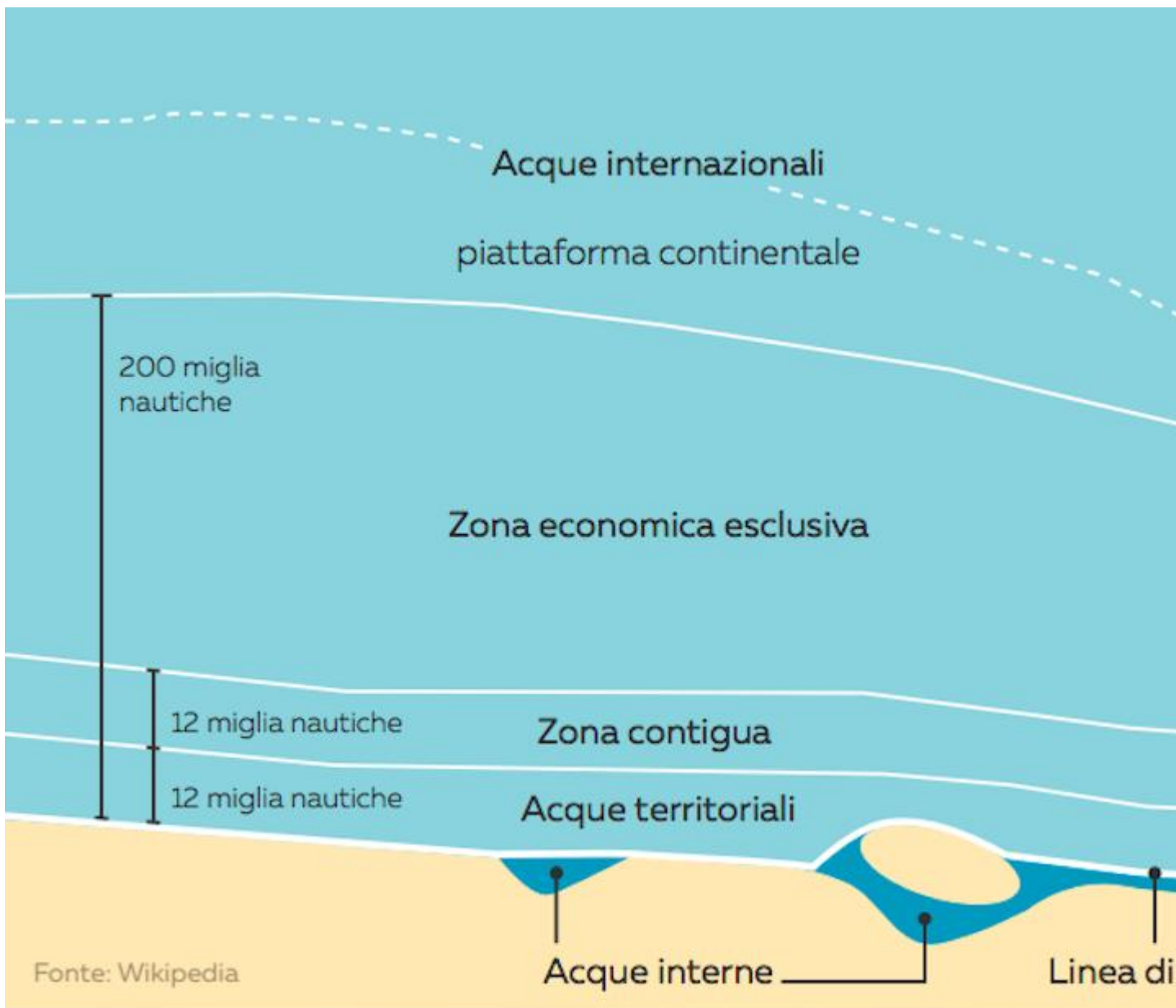
La Cedu non disciplina il comportamento in mare ma tutela i **diritti umani**, tra questi anche quelli che spettano ai rifugiati. Impone (agli articoli 2 e 14) il diritto alla vita e all'assenza di discriminazioni. Anche in questo caso ci si deve affidare a delle interpretazioni che, ovviamente, vanno supportate con le adeguate prove.

### Come è diviso il mare?

Ciascuno stato costiero ha il diritto di sfruttare la fascia di mare su cui si affaccia, con limitazioni sempre maggiori via via che ci si allontana dalla terraferma. Questo vale quindi sia per l'Italia che per la Libia.

La fascia di mare adiacente alle coste di un certo stato si chiama **mare territoriale**: si estende per un massimo di 12 miglia nautiche, cioè circa 22 chilometri, e lo stato vi esercita una *sovranità* – cioè il diritto di esercitare pieni poteri – pari a quella esercitata sulla terraferma. Ciascuno stato però è tenuto a consentire il passaggio di navi straniere purché non comportino un rischio per l'ordine e la pace (cioè quello [evocato](#) dal ministro dei Trasporti italiano, Danilo Toninelli, quando decise di non concedere i porti italiani allo sbarco della nave Astral della ong Open Arms).

Nella **zona contigua**, che si estende fra le 12 e le 24 miglia nautiche, lo stato ha poteri di controllo sulle navi straniere per evitare che commettano reati all'interno del proprio territorio (cioè nel mare territoriale o sulla terraferma). La **zona economica esclusiva** si estende dalla costa fino a un massimo di 200 miglia nautiche, cioè 370 chilometri: dalla fine del mare territoriale fino ai confini della zona economica esclusiva, la sovranità di ciascuno stato è limitata allo sfruttamento economico delle risorse. Oltre la zona economica esclusiva ci sono le **acque internazionali**, su cui nessuno stato può esercitare sovranità.



[elaborazione grafica del Coalizione italiana libertà e diritti civili \(CILD\)](#)

### **E invece le zone SAR?**

Le zone SAR non hanno a che fare con la sovranità, ma con la *responsabilità*: non sono stabilite con leggi approvate dai Parlamenti nazionali, ma derivano piuttosto da accordi informali tra stati e vengono poi riconosciute dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO), la convenzione dell'ONU che regola il diritto marittimo internazionale.

Le zone SAR sono aree di mare in cui gli stati costieri competenti si impegnano a mantenere attivo un servizio di ricerca e salvataggio (in inglese *search and rescue*, abbreviato in SAR). Comprendono le acque territoriali, la zona contigua e la zona economica esclusiva di un certo paese – che nel caso del Mediterraneo viene definita con trattati bilaterali fra i vari stati – ma anche alcune aree considerate acque internazionali. Può capitare, quindi, che uno stato disponga di una zona SAR che comprenda zone di mare su cui ha *sovranità* (le acque territoriali) e altre su cui non esercita sovranità ma si impegna ad esercitare una *responsabilità* (la zona economica esclusiva e le acque internazionali).

Il concetto di SAR è stato definito dalla [convenzione di Amburgo del 1979](#), elaborata all'interno dell'IMO. L'Italia l'ha ratificata nel 1989. Nella conferenza dell'IMO tenuta nel 1997 a Valencia, gli stati che si affacciano sul mar Mediterraneo si sono spartiti le rispettive zone SAR. L'Italia ha una zona SAR di circa 500mila chilometri quadrati ma [spesso sovrintende anche a quella di Malta](#), che non ha i mezzi per operare da sola. In linea teorica, non esiste pezzo di Mar Mediterraneo che non faccia parte di una zona SAR di un certo paese.



### [Una mappa delle zone SAR del Mediterraneo curata dalla Guardia costiera canadese](#)

Ciascuno stato che si impegna a mantenere una SAR deve anche garantire un Centro Nazionale di Coordinamento del Soccorso Marittimo (in inglese MRCC) che deve coordinare le operazioni di soccorso compiute da qualsiasi nave all'interno della propria SAR. Per il diritto marittimo, tutte le navi hanno il dovere (e non solo il diritto) di fermarsi a soccorrere persone o mezzi in difficoltà in mare, per prassi coordinandosi con l'MRCC locale. Quello italiano si trova a Roma ed è gestito dalla Guardia costiera italiana.

### **Quindi la Libia ha una zona SAR?**

Fino a poco fa no: l'aveva perduta in seguito alla guerra civile che si combatte nel paese da più di sette anni. Da due anni a questa parte, però, la reintroduzione di una SAR libica era stata richiesta dal governo italiano di centrosinistra e dalla Commissione Europea, che cercavano un alleato locale per fermare il flusso dei barconi di migranti. La richiesta non era solo un modo per dimostrare l'esistenza di un interlocutore legittimo (una questione questa molto dibattuta, visto che il governo libico di unità nazionale riconosciuto dall'ONU era estremamente debole e controllava solo un pezzo del territorio libico); era anche una maniera per far sì che i migranti soccorsi al largo delle

coste libiche fossero di competenza dalla Guardia costiera libica e una volta soccorsi fossero riportati in Libia.

A fine giugno l'IMO [ha fatto sapere](#) di aver ricevuto informazioni rilevanti dal governo di unità nazionale libico, l'unico riconosciuto dalla comunità internazionale, fra le quali l'istituzione di una nuova zona SAR. Il centro e le sue operazioni sono gestite dalla Guardia costiera libica, un corpo sospettato da tempo di essere composto da milizie armate, alcune delle quali responsabili del traffico di esseri umani che coinvolge i migranti. Fino a qualche mese fa, la sua base operativa [si trovava a bordo della nave Tremiti della Marina militare italiana](#), ormeggiata nel porto di Tripoli: non è chiaro se nel frattempo le cose siano cambiate.

### **Cosa vuol dire “porto sicuro”?**

Sempre secondo la [cosiddetta convenzione di Amburgo del 1979](#) e [altre successive norme](#) sul soccorso marittimo, gli sbarchi di persone soccorse in mare devono avvenire nel primo “porto sicuro” sia per prossimità geografica sia dal punto di vista del rispetto dei diritti umani. Per questo motivo fino a poco tempo fa le ong trasportavano in Italia – e solo in Italia – tutti i migranti che soccorrevano nel tratto di mare fra Libia e Italia: è semplicemente il posto più vicino che può accogliere efficacemente le persone soccorse in mare.

Non esiste una lista di “porti sicuri”: nel corso del tempo si sono espressi sulla questione tribunali europei e organi dell'Unione Europea, e tutti hanno escluso che la Libia possa considerarsi un “porto sicuro”: le violazioni sistematiche dei diritti umani compiute sui migranti rinchiusi nei centri di detenzione libici – torture, stupri, pratiche legate alla schiavitù – sono state ampiamente documentate. Questa è anche la linea [dell'UNHCR](#), l'agenzia ONU che si occupa di rifugiati, [dell'OIM](#), un'altra agenzia ONU che si occupa più in generale di migranti, [della Commissione Europea](#), delle ONG che soccorrono i migranti nel Mediterraneo e di vari esperti di immigrazione.

Il fatto che la Libia disponga di una propria zona SAR, dove quindi ha la responsabilità dei soccorsi in mare, e che allo stesso tempo non si possa considerare un “porto sicuro”, ha creato un paradosso di complicata risoluzione.