



GUIDA ALLA SOLIDARIETÀ IN MARE

Know Your Rights

Chi siamo

Nata nel 2014, la Coalizione Italiana per le Libertà e i Diritti civili (CILD) è una rete di 35 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. Molte delle organizzazioni che fanno parte della nostra Coalizione sono attive in questo campo svolgendo un'importante attività di assistenza diretta (anche legale), advocacy, campagne.

Alla luce dell'attacco senza precedenti che è ora diretto contro la società civile e in particolare contro quelle Ong che si occupano di effettuare salvataggi in mare, riteniamo doveroso dare il nostro contributo per un dibattito informato e provare a fornire a quanti impegnati in prima linea gli strumenti per difendersi. Perché conoscere i propri diritti è il primo passo per farli valere.

Questa guida è stata realizzata in collaborazione con l'avvocato Gennaro Santoro.

Indice

La solidarietà in mare nel diritto internazionale

1. Salvare la vita in mare è un obbligo?5
2. Non prestare soccorso ai naufraghi è reato?
3. Quali sono i soggetti obbligati a salvare in mare chi è in pericolo di vita?
4. Gli stati costieri sono tenuti ad avere un servizio di ricerca e salvataggio?
5. In quali acque le navi sono tenute a prestare soccorso? 6

APPROFONDIMENTO 1

Acque territoriali, zona economica esclusiva e acque internazionali

6. Perché l'Italia è di fatto l'unico Stato ad intervenire nel Mediterraneo? 8

APPROFONDIMENTO 2

La mappa delle zone SAR del Mediterraneo..... 9

7. Cosa deve fare il capitano di una nave quando avvista persone in pericolo di vita?
8. Cosa si intende per luogo sicuro dove condurre i soggetti recuperati?10
9. È possibile bloccare l'accesso ai porti delle navi private che prestano soccorsi?
10. In Italia chi coordina le attività di soccorso?.....11
11. Quali sono le modalità di soccorso in mare? 12

APPROFONDIMENTO 3

Che cos'è l'IMO?

Dopo Mare Nostrum:

la necessità di missioni di salvataggio private nel Mediterraneo

12. Cos'è *Frontex* e che tipo di attività svolge? 13
13. Cos'è la missione *Mare Nostrum*?14
14. Cos'è la missione *Triton*?

- 15. Cos'è la missione *Sophia*?15
- 16. Reato di favoreggiamento dell'immigrazione clandestina e obbligo di salvataggio16

APPROFONDIMENTO 4

Favoreggiamento dell'immigrazione, clausola umanitaria e principio di non refoulement

- 17. Quando sorge per i naufraghi il diritto di richiedere la protezione internazionale?18
- 18. Le ONG private possono svolgere attività di soccorso in mare?19

Faq sugli operatori a bordo delle navi private che prestano soccorso in mare: personale sanitario, giornalisti, mediatori culturali e volontari

- 19. Quale normativa si applica al personale di bordo e ai passeggeri di una nave privata?....20
- 20. Quali sono i poteri e i doveri specifici del Comandante di una nave?.....21
- 21. La giurisdizione per i reati commessi a bordo è sempre dello Stato di bandiera?22
- 22. Come si risolvono i conflitti di giurisdizione?24
- 23. Può una nave essere inseguita dalle autorità di altro Stato?.....25
- 24. Quali obblighi e responsabilità ha il sanitario sulla nave privata?.....26
- 25. Il sanitario sulla nave privata ha l'obbligo di denuncia?
- 26. Cos'è il referto?
- 27. Come influisce il segreto professionale sull'obbligo di referto?27
- 28. Se i naufraghi rivelano di aver subito reati in paesi stranieri vi è obbligo di referto?
- 29. In caso di indagini, gli operatori della nave privata hanno l'obbligo di collaborare?28
- 30. Può la polizia costringere un giornalista a consegnare i suoi materiali?
- 31. Cosa succede quando il giornalista oppone il segreto professionale?.....29
- 32. Quali sono i diritti del volontario/giornalista/sanitario sottoposto ad indagini?30
- 33. Può la polizia costringere un giornalista/volontario a disimbarcarsi in Italia?.....31
- 34. Quando sorge il diritto di chiamare un avvocato o la propria ambasciata?32

- Glossario essenziale: le fonti normative internazionali**.....33

La solidarietà in mare nel diritto internazionale

1 Salvare la vita in mare è un obbligo?

Si. Il diritto del mare e la Costituzione italiana (art. 2) si fondano sulla solidarietà quale dovere inderogabile.

Il diritto internazionale (convenzione di Montego Bay e altre, [vedi glossario](#)) 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 in un luogo sicuro (per una definizione di luogo sicuro, [vedi domanda 8](#)).

2 Non prestare soccorso ai naufraghi è reato?

Si. In Italia, l'ingiustificata omissione di soccorso ai naufraghi costituisce reato ai sensi degli articoli 1113 e 1158 del codice della navigazione.

3 Quali sono i soggetti obbligati a salvare in mare chi è in pericolo di vita?

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.

4 Gli stati costieri sono tenuti ad avere un servizio di ricerca e salvataggio?

Si. 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.

5 In quali acque le navi sono tenute a prestare soccorso?

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](#)). Il soccorso può quindi svolgersi (anche) nelle acque territoriali straniere, ferma restando la competenza esclusiva dello Stato costiero sia per il coordinamento delle operazioni di soccorso sia per l'intervento di mezzi specificamente adibiti a prestare assistenza a navi in difficoltà.

Approfondimento 1

Cosa sono le acque territoriali, la zona economica esclusiva e le acque internazionali?

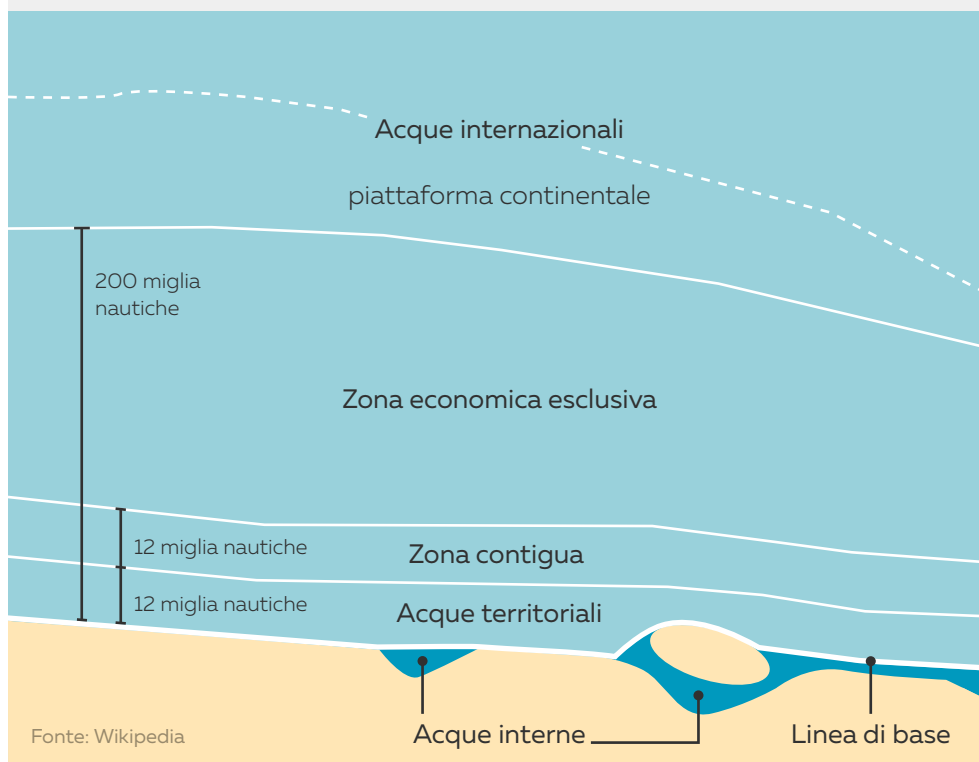
Il **mare territoriale** è la striscia di mare adiacente le coste dello Stato, inclusiva delle baie e dei golfi. Il limite massimo di estensione (anche detto limite esterno) del mare territoriale è di 12 miglia marine. Sul mare territoriale si dispiega la sovranità dello Stato, che non può tuttavia esercitare la propria giurisdizione civile e penale per fatti commessi a bordo di navi straniere, salvo ipotesi eccezionali ([vedi domanda 20](#)).

La **zona contigua** è la zona adiacente il mare territoriale, nella quale lo Stato costiero esercita poteri di controllo anche sulle navi straniere, al fine di prevenire o reprimere infrazioni alla sua legislazione nazionale commesse nel proprio territorio o mare territoriale. L'estensione della zona contigua è stabilita in 12 miglia nautiche, misurate a partire dal limite esterno del mare territoriale (cioè fino a 24 miglia marine dalla linea di base da cui si misura la larghezza del mare territoriale).

La **zona economica** esclusiva è la porzione di mare adiacente alle acque territoriali, che può estendersi fino a 200 miglia dalle linee di base dalle quali è misurata l'ampiezza del mare territoriale. Qui lo Stato costiero è titolare di diritti esclusivi di sovranità per quanto concerne le risorse naturali e lo sfruttamento economico della zona, e gode

di giurisdizione per quanto riguarda l'installazione e l'utilizzazione di isole artificiali, impianti e strutture, la ricerca scientifica marina e la protezione e preservazione dell'ambiente marino. Lo Stato non può tuttavia impedire agli altri Stati di navigare o sorvolare la zona.

Le **acque internazionali (alto mare)** sono rappresentate dallo spazio marino che si estende oltre il mare territoriale, nonché le acque sovrastanti la piattaforma continentale e quelle della zona economica esclusiva. In questa zona marina trova applicazione il principio della libertà dei mari, che comporta il riconoscimento a ciascuno Stato, sia costiero sia privo di litorale, di un uguale diritto di compiere attività, a condizione che siano rispettati gli interessi degli altri Stati. L'alto mare deve essere riservato a scopi pacifici e nessuno Stato può pretendere di assoggettarlo alla sua sovranità: ogni Stato esercita la sua giurisdizione solo e soltanto sulle navi battenti la propria bandiera.



6 Perché l'Italia è di fatto l'unico Stato ad intervenire nel Mediterraneo?

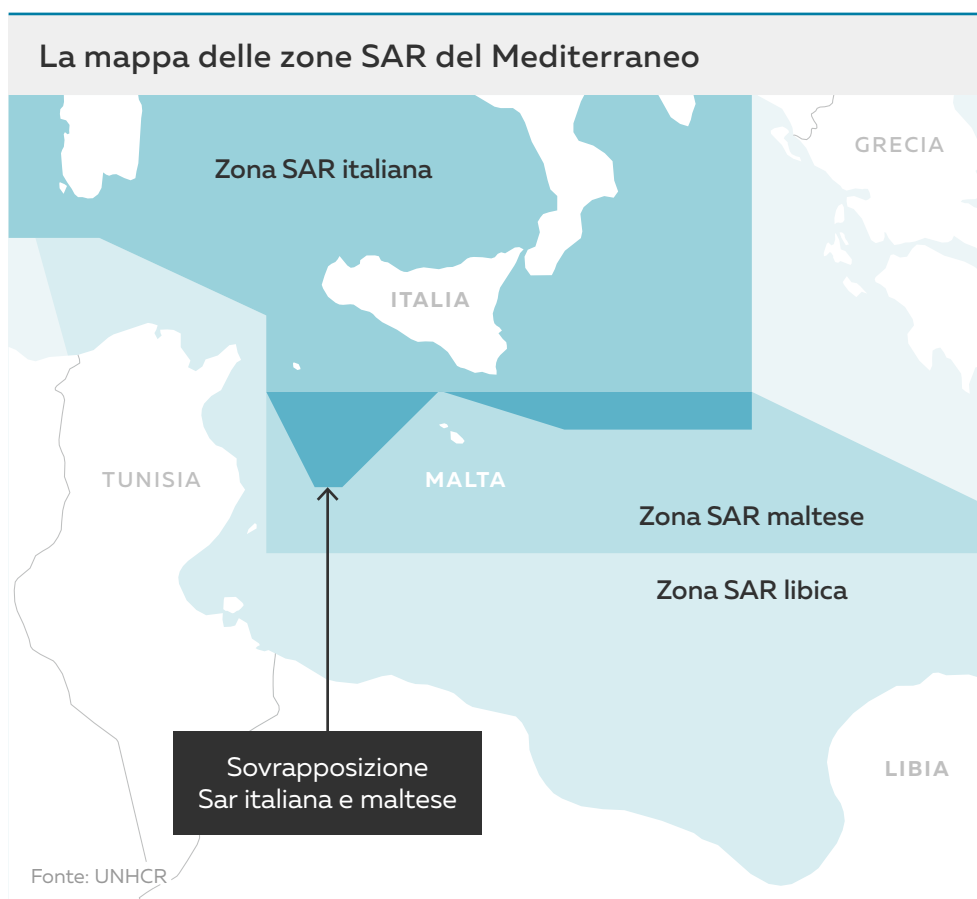
Tutti gli stati costieri del Mediterraneo sono tenuti, alla luce della Convenzione di Amburgo, a mantenere un servizio di SAR, e le SAR dei vari stati devono coordinarsi tra di loro.

Il Mar Mediterraneo, in particolare, è stato suddiviso tra i Paesi costieri nel corso della Conferenza IMO (*International Maritime Organization*, [vedi approfondimento 3](#)) di Valencia del 1997. Secondo tale ripartizione delle aree SAR ([vedi approfondimento 2](#)), l'area di responsabilità italiana rappresenta circa un quinto dell'intero Mediterraneo, ovvero 500 mila km quadrati.

Tuttavia il governo maltese, responsabile di una zona vastissima, si è avvalso sinora 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.

La Libia e la Tunisia, pur avendo ratificato la convenzione di Amburgo, non hanno dichiarato quale sia la loro specifica area di responsabilità SAR. L'area del Mar Libico confinante con le acque territoriali della Libia non è quindi posta sotto la responsabilità di alcuno Stato. Di fatto, l'unico soggetto che presta soccorso (anche) nelle acque confinanti con le acque territoriali libiche è l'Italia.

Approfondimento 2



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

Deve innanzitutto informare il Centro di Coordinamento Regionale SAR competente - che sarà tendenzialmente quello italiano ([vedi domanda 6](#)). 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).

8 Cosa si intende per luogo sicuro dove condurre i soggetti recuperati?

Il luogo di sicurezza (*place of safety*) è da intendersi come il luogo in cui può essere garantita innanzitutto l'incolumità e l'assistenza sanitaria dei sopravvissuti.

In termini pratici questo vuol dire che finito il salvataggio in mare, l'operazione SAR non è ancora conclusa: i naufraghi devono essere condotti in un luogo dove possono essere fornite le garanzie fondamentali agli stessi (non solo le garanzie relative all'assistenza sanitaria, ma anche la garanzia a non essere sottoposto a torture o a poter presentare domanda di protezione internazionale). L'individuazione di tale luogo spetta alla SAR che coordina la singola azione di salvataggio, salvo che ci si trovi nelle acque territoriali dove resta la competenza esclusiva dello Stato costiero.

Non sempre il luogo sicuro è lo Stato costiero più vicino al luogo ove avvengono le operazioni di soccorso. Non sono infatti considerati "sicuri" porti di paesi dove si possa essere perseguitati per ragioni politiche, etniche o di religione, o essere esposti a minacce alla propria vita e libertà. Ad esempio, l'[UNHCR ritiene](#) che la Libia non soddisfi i criteri per essere designata come luogo sicuro allo scopo di svolgere procedure di sbarco in seguito a salvataggi in mare, alla luce della volatilità delle condizioni di sicurezza in generale e, più in particolare, nei riguardi di cittadini di paesi terzi. Queste condizioni, infatti, contemplan la detenzione in condizioni che non rispettano gli standard - e sono stati dimostrati frequenti abusi nei confronti di richiedenti asilo, rifugiati e migranti.

Secondo un esposto dell'[ASGI](#), il territorio libico non può ritenersi "luogo sicuro", in quanto non ha ratificato la Convenzione di Ginevra sullo status dei rifugiati, né le principali Convenzioni in materia di diritti umani, e numerosi sono i rapporti internazionali che denunciano le gravi violazioni dei diritti umani perpetrate nei confronti dei migranti.

9 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 ([vedi approfondimento 4](#)).

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 Convenzione Europea dei Diritti dell'Uomo (CEDU), 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 viola il divieto di espulsioni collettive previsto dall'art. 4 del Protocollo n. 4 alla CEDU.

10 In Italia chi coordina le attività di soccorso?

Il Centro di SAR della Guardia Costiera Italiana ha il compito (Centro di SAR della Guardia Costiera Italiana), che assicura l'assistenza sanitaria attraverso accordi con enti specializzati nel pronto soccorso.

Il Centro di Ricerca e Soccorso della Guardia Costiera Italiana ha il compito di assicurare l'organizzazione efficiente dei servizi di ricerca e salvataggio nell'ambito dell'intera regione di interesse italiano sul mare, che si estende ben oltre i confini delle acque territoriali (circa un quinto dell'intero Mediterraneo, ovvero 500 mila km quadrati).

Il Comando Generale, infatti, assume le funzioni di *Italian Maritime Rescue Coordination Centre* (I.M.R.C.C.), e cioè di Centro Nazionale di Coordinamento del Soccorso Marittimo, cui fa capo il complesso delle attività finalizzate alla ricerca e al salvataggio della vita umana in mare. L'I.M.R.C.C. mantiene i contatti con i centri di coordinamento del soccorso degli altri Stati per assicurare la collaborazione a livello internazionale, prevista dalla Convenzione di Amburgo.

11 Quali sono le modalità di soccorso in mare?

Le modalità di soccorso in mare sono stabilite, sul piano internazionale, dal *Maritime Safety Committee* interno all'agenzia specializzata delle Nazioni Unite *International Maritime Organization* (IMO, [vedi approfondimento 3](#)).

Sul piano nazionale italiano, il Ministero dei Trasporti e della Navigazione ha approvato il Piano Nazionale per la Ricerca ed il Salvataggio in mare. Il Piano nazionale prevede le situazioni operative, le autorità coordinatrici, le fasi di emergenza e i compiti delle singole autorità coinvolte.

Nel predetto piano, l'assistenza sanitaria è organizzata tramite l'ASL, tenendo eventualmente informata la Prefettura competente, al fine di prestare assistenza ai naufraghi che vengono trasportati a terra, e provvedendo anche a richiedere tutti i mezzi terrestri, la struttura e il personale necessari.

Il Ministero della Salute, unitamente alla Capitaneria di Porto e al CIRM (Fondazione Centro Internazionale Radio Medico) ha approvato le "Procedure per l'assistenza medica in mare. Situazione di emergenza" che forniscono informazioni pratiche per prestare i primi soccorsi.

Approfondimento 3

Che cos'è l'IMO?

L'Organizzazione marittima internazionale, in acronimo IMO (dall'inglese *International Maritime Organization*), è una Agenzia autonoma delle

Nazioni Unite incaricata di sviluppare i principi e le tecniche della navigazione marittima internazionale, nonché promuovere la progettazione e lo sviluppo del trasporto marittimo internazionale. Originariamente istituita con il nome di *Intergovernmental Maritime Consultative Organization* (IMCO) dalla Convenzione di Ginevra del 1948 e poi ribattezzata col nome attuale nel 1982, è a oggi l'unica entità intergovernativa - a cui aderisce la quasi totalità degli stati mondiali - che si occupa esclusivamente di favorire la diffusione delle informazioni, potenziare la cooperazione tra gli Stati e di formulare regolamentazioni in qualsiasi materia riguardante la navigazione, con lo scopo ultimo di migliorare la sicurezza della navi, della navigazione e della vita umana in mare.

Dopo Mare Nostrum: come e perché sorge la necessità di missioni di salvataggio private nel Mediterraneo

12 Cos'è Frontex e che tipo di attività svolge?

Frontex è l'Agenzia europea della guardia costiera e di frontiera, il cui scopo è il coordinamento del pattugliamento delle frontiere esterne, aeree marittime e terrestri degli Stati della UE e l'attuazione degli accordi con i Paesi confinanti con l'Unione europea.

L'agenzia ha svolto un ruolo sempre crescente negli ultimi anni, a seguito dell'aumento senza precedenti del numero dei profughi che desiderano entrare nell'UE e della relativa pressione sui paesi europei che hanno un confine esterno (che detengono infatti la responsabilità del controllo delle frontiere).

In questa ottica *Frontex* ha la responsabilità di offrire un'assistenza tecnica aggiuntiva ai paesi europei sottoposti a forti pressioni migratorie - in particolare, garantendo l'invio di attrezzatura tecnica aggiuntiva e di personale di frontiera appositamente formato, e coordinando le frontiere terrestri esterne (ad esempio in Bulgaria, Romania, Polonia e Slovacchia) e le operazioni marittime (in Grecia,

Italia e Spagna). Per questo motivo quasi tutte le operazioni umanitarie di ricerca e salvataggio svolte negli ultimi anni nel Mediterraneo - con l'eccezione di *Mare Nostrum* (vedi sotto) - hanno previsto un importante ruolo di *Frontex*.

13 Cos'è la missione *Mare Nostrum*?

Mare Nostrum era un'operazione umanitaria e militare nel Mar Mediterraneo centrale disposta dal governo italiano all'indomani del tragico naufragio avvenuto al largo di Lampedusa nella notte tra 2 e 3 ottobre 2013, in cui persero la vita 366 persone. L'Operazione *Mare Nostrum* aveva una duplice missione: garantire la salvaguardia della vita in mare e assicurare alla giustizia tutti coloro i quali lucravano sul traffico illegale di migranti.

All'operazione partecipavano personale, mezzi navali e aerei della Marina Militare, dell'Aeronautica Militare, dei Carabinieri, della Guardia di Finanza, della Capitaneria di Porto. Sulle navi era presente anche il personale degli uffici immigrazione - per l'identificazione dei migranti direttamente a bordo - e uno staff medico per i controlli e gli interventi sanitari. In questa operazione non era coinvolta *Frontex*.

Sono oltre 100mila i naufraghi salvati da questa operazione nei 12 mesi tra il suo inizio (il 18 ottobre 2013) e la sua conclusione (il 31 ottobre 2014, in concomitanza con la partenza della nuova operazione denominata *Triton*).

14 Cos'è la missione *Triton*?

Triton è un'operazione di sicurezza delle frontiere dell'Unione Europea condotta da *Frontex* che, a differenza di *Mare Nostrum*, ha l'obiettivo primario di tenere sotto controllo i confini europei, e solo secondariamente si occupa di missioni di ricerca e salvataggio in mare (in base al Regolamento n. 656 del 2014, deve infatti comunque rispondere alle chiamate di soccorso e partecipare attivamente alle attività SAR coordinate dal Comando Centrale della Guardia Costiera).

L'operazione, a cui partecipano 26 dei paesi europei, è partita il 1° novembre 2014, sostituendo le missioni attive nel Mediterraneo (sia quelle già poste in essere da

Frontex sia quella italiana di *Mare Nostrum*). La capacità e l'area di intervento sono però significativamente ridotte rispetto a *Mare Nostrum*: meno di 3 milioni di euro al mese, un modesto parco mezzi e un mandato esplorativo limitato ai 55 chilometri a sud di Malta e della Sicilia. Per questi motivi da novembre 2014 a maggio 2015 l'operazione *Triton* è stata un completo fallimento. Tanto che - a seguito di un ulteriore tragico naufragio in acque italiane il 18 aprile 2015 (58 morti accertati, tra i 700 e i 900 dispersi) - è stata poi significativamente potenziata: stanziamento di maggiori fondi (26,25 milioni di euro per *Triton* e *Poseidon*, la missione analoga nell'Egeo, fino al termine del 2015; e altri 38 milioni di euro per il 2016 per la sola *Triton*), raddoppiamento del parco mezzi e, soprattutto, una significativa estensione dell'area operativa (sino a 255 chilometri a sud della Sicilia). Nonostante *Triton* sia ad oggi attiva con ben 11 imbarcazioni, la sua capacità di intervento è da molti ritenuta poco soddisfacente.

15 Cos'è la missione *Sophia* ?

L'operazione *Sophia*, ufficialmente denominata *European Union Naval Force Mediterranean* (in italiano: Forza navale mediterranea dell'Unione europea) e conosciuta anche con l'acronimo EUNAVFOR Med, è una operazione militare lanciata dall'Unione europea in conseguenza dei terribili naufragi avvenuti nell'aprile 2015.

Lo scopo principale dell'operazione è smantellare il modello di business delle reti del traffico e della tratta di esseri umani nel Mediterraneo centro-meridionale, adottando misure sistematiche per individuare, fermare e mettere fuori uso imbarcazioni e mezzi usati o sospettati di essere usati dagli schiavisti o dai trafficanti.

L'operazione prevede tre fasi: la prima fase si concentra sulla sorveglianza e la valutazione delle reti di contrabbando e traffico di esseri umani nel Mediterraneo; la seconda fase dell'operazione prevede la ricerca e, se necessario, la diversione di navi sospette; la terza fase consente lo smaltimento delle navi e delle relative attrezzature, preferibilmente prima dell'uso, e di fermare i trafficanti e contrabbandieri.

L'operazione è svolta da navi di diversa bandiera (italiana, belga, francese, tedesca, slovena, spagnola e inglese) e, dal 6 aprile 2017, la *Flagship* dell'operazione è la Nave San Giusto della Marina Militare Italiana.

Nel contesto dell'operazione Sophia matura la decisione dell'Italia di addestrare la guardia costiera libica, ufficializzata nel Memorandum of Understanding del 23 agosto 2016 tra l'Ammiraglio Enrico Credendino, capo in comando della flotta europea EUNAVFOR MED-SOPHIA, e il commodoro della Guardia Costiera libica, Abdallah Toumia.

16 Cos'è il reato di favoreggiamento dell'immigrazione clandestina (e come si relaziona all'obbligo di salvataggio in mare)?

Secondo la legge italiana il reato di favoreggiamento dell'immigrazione irregolare (ex art. 12 del D.Lgs. n. 286/1998) è un reato di mera condotta e a forma libera. Ciò significa che, affinché il reato si configuri, non è necessario che si verifichi alcun evento, nemmeno l'effettivo ingresso dello straniero sul territorio. Perché il reato si perfezioni è invece sufficiente aver posto in essere un'attività diretta ad agevolare l'arrivo dello straniero. Sono peraltro previste pene particolarmente elevate (vedi approfondimento 4).

Il salvataggio in mare dei naufraghi costituisce però un obbligo giuridico (vedi domande 1 e 2) e, di conseguenza, tale condotta, NON configura il reato.

Approfondimento 4

Explainer essenziale su reato di favoreggiamento dell'immigrazione clandestina, clausola umanitaria e principio di non refoulement

Legge italiana

secondo l'art. 12 d.lgs.286/1998

- è punito con la reclusione da 1 a 5 anni e con la multa di 15.000 € chiunque promuove, dirige, organizza, finanzia, effettua, o compie

altri atti per procurare il trasporto di stranieri nel territorio dello Stato o di un altro Stato di cui la persona non ha la cittadinanza né titolo di residenza permanente, violando le norme sull'ingresso degli stranieri

- la reclusione è da 5 a 15 anni se
 - l'ingresso o la permanenza riguardano 5 o più persone;
 - la persona è stata esposta a pericolo per la sua vita o la sua incolumità;
 - la persona è stata sottoposta a trattamento inumano o degradante;
 - il fatto è commesso da tre o più persone in concorso/ utilizzando servizi internazionali di trasporto/ tramite documenti alterati o illegalmente ottenuti;
 - gli autori hanno la disponibilità di armi o materie esplosive

Unione Europea

secondo l'art.1 direttiva 2002/90/CE del Consiglio gli Stati membri devono sanzionare chiunque intenzionalmente aiuti chi non sia cittadino di uno Stato membro:

- A entrare o transitare in uno Stato membro in violazione della legislazione dello Stato sull'ingresso o il transito degli stranieri
- A soggiornare in uno Stato membro in violazione della legislazione dello Stato sul soggiorno degli stranieri. In questo caso, il comportamento deve essere previsto come reato nel caso in cui sia fatto a scopo di lucro.

Le stesse pene devono essere previste per chi istiga, si rende complice o tenta di commettere il reato.

Ci sono casi in cui far entrare uno straniero nel territorio dello Stato non è reato (c.d. Clausola umanitaria). La clausola umanitaria giustifica l'azione di favorire l'ingresso illegale di persone nel territorio dello Stato quando è motivata da ragioni di assistenza umanitaria. È prevista dall'art.12 d.lgs. 286/1998, secondo cui, non costituisce reato il soccorso e l'assistenza umanitaria prestate in Italia nei confronti

degli stranieri in condizioni di bisogno comunque presenti nel territorio dello Stato. Anche la normativa europea prevede la possibilità che gli Stati membri adottino la clausola umanitaria. Secondo l'art.1 paragrafo 2 della direttiva 2002/90/CE gli Stati membri possono decidere di non adottare sanzioni contro chi aiuta uno straniero a entrare o soggiornare illegalmente nel territorio di uno Stato membro nei casi in cui lo scopo sia l'assistenza umanitaria.

Ci sono casi in cui vi è un divieto inderogabile di respingere o espellere lo straniero irregolare (c.d. principio di non refoulement) Principio di non refoulement: stabilito dall'art.33 della Convenzione di Ginevra del 1951, vieta di impedire a un rifugiato l'ingresso sul territorio dello Stato e di deportarlo/espellerlo/trasferirlo verso uno Stato in cui la sua vita o le sue libertà sarebbero minacciate. Tale principio, sancito anche dall'art. 3 CEDU si applica, nel caso del soccorso in mare, anche in acque internazionali: secondo la sentenza della CEDU *Hirsi c. Jamaa* del 23 febbraio del 2009, il criterio da prendere in considerazione è la nazionalità della nave che effettua il soccorso: tutte le volte che la nave batte bandiera di uno Stato che aderisce alla CEDU si applica il principio di non refoulement e le persone soccorse non possono essere trasferite in uno Stato in cui la loro vita o le loro libertà sarebbero minacciate. In Italia, il disegno di legge sull'introduzione del reato di tortura, in via di approvazione, prevede l'introduzione di tale principio anche nel Testo unico Immigrazione (art. 19)

17 Quando sorge per i naufraghi il diritto di richiedere la protezione internazionale?

La Convenzione di Amburgo prevede che, qualora dei migranti in navigazione si trovino in stato di pericolo, il Paese responsabile della relativa zona SAR abbia il dovere di condurli in un posto sicuro (anche) al fine di permettere loro di presentare domanda di asilo e protezione internazionale.

In mare non è quindi possibile una valutazione formale dello *status* di rifugiato o di richiedente asilo (Protocollo di Palermo del 2000 contro la tratta di migranti; Regolamento EU 2014/656 per le operazioni Frontex; Decreto legislativo 286/'98, Testo Unico Immigrazione).

Sulla base delle disposizioni delle Convenzioni internazionali si prevede che i comandanti delle navi di soccorso debbano procedere all'identificazione al Centro di Coordinamento Regionale e alla contestuale comunicazione dell'intervento, oltre che all'indicazione del porto di destinazione. Inoltre, durante le operazioni è imposta la garanzia delle persone bisognose di protezione internazionale e quindi l'obbligo di comunicare all'UNHCR le eventuali richieste di asilo avanzate dai sopravvissuti, oltre al divieto di sbarco nei paesi d'origine.

Quando i profughi sono soccorsi da navi battenti bandiera di uno Stato del Consiglio di Europa e/o condotti in un porto di uno Stato del Consiglio d'Europa, troverà applicazione il principio di *non refoulement*. (v. sentenza *Hirsi*, [vedi approfondimento 4](#)).

Al contrario, quando l'operazione di salvataggio (o, più di frequente di mero respingimento) viene espletata dalle autorità libiche i profughi sono semplicemente riammessi sul territorio libico - dove non si ha accesso alla protezione internazionale. Come già detto ([vedi domanda 8](#)), la Libia non ha infatti ratificato la Convenzione di Ginevra sullo status dei rifugiati, né le principali Convenzioni in materia di diritti umani, e numerosi sono i rapporti internazionali che denunciano le gravi e sistematiche violazioni dei diritti umani perpetrate nei confronti dei migranti.

18 Le ONG private possono svolgere attività di soccorso in mare?

Si. Il dovere di solidarietà in mare è un principio di diritto internazionale ([vedi glossario](#)) ben compatibile con azioni dirette, come quelle di salvataggio in mare poste in essere da tante ONG e soggetti privati, dunque non solo nei casi di salvataggio fortuito, ma anche quando esso costituisce una espressa *mission*. Pertanto si giustifica anche legalmente per sopperire al vuoto di azioni umanitarie di salvataggio da parte di autorità pubbliche, creatosi dopo la fine dell'operazione *Mare Nostrum*.

Dopo la fine di tale missione, gli interventi della UE sono stati prevalentemente militari e, per tali ragioni, sono intervenuti soggetti privati a operare in azioni umanitarie di soccorso in mare - sempre sotto la regia della guardia costiera italiana, che chiede di volta in volta alla singola imbarcazione privata di intervenire o riceve dalla ONG la segnalazione di una imbarcazione in panne.

L'imbarcazione privata che avvista una barca in panne dovrà innanzitutto informare il Centro di Coordinamento Regionale SAR competente, prestare nell'immediato soccorsi se improcrastinabili, 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 di condurre le persone soccorse in un determinato luogo).

L'operato delle Ong è dunque lecito in quanto è il diritto internazionale ad imporre la solidarietà in mare e l'obbligo di salvataggio. Tuttavia, l'accompagnamento dei naufraghi salvati secondo le regole del diritto marittimo, nel c.d. *place of safety* di cui si è detto, potrebbe (erroneamente, [vedi approfondimento 4](#)) prestarsi ad una lettura secondo cui il salvataggio integrerebbe gli estremi del reato di favoreggiamento dell'ingresso di stranieri irregolari nel territorio dello Stato.

Faq sugli operatori a bordo delle navi private che prestano soccorso in mare: personale sanitario, giornalisti, mediatori culturali e volontari

19 Quale normativa si applica al personale di bordo e ai passeggeri di una nave privata che ha per *mission* il salvataggio di persone in acque internazionali?

Si applica la normativa dello Stato di bandiera. L'attribuzione di una nazionalità alla nave ha la conseguenza (e lo scopo) di assoggettare il bene alla sovranità dello Stato medesimo. Tale collegamento assume rilievo sotto molteplici profili, ad esempio per quel che riguarda la protezione diplomatica, la fissazione di criteri di idoneità della nave, le regole di imbarco (anche del personale sanitario), il regime fiscale, etc.

La giurisdizione dello Stato di bandiera non è però assoluta e sotto molteplici profili la nave andrà soggetta alla sovranità di altri Stati, ad esempio di quelli di cui varca il mare territoriale o la zona contigua.

Trattandosi di imbarcazioni che hanno per *mission* il salvataggio di vite in mare, durante le missioni di salvataggio il personale a bordo dovrà attenersi alle indicazioni di volta in volta impartite dal Centro di Coordinamento Regionale SAR competente per la zona in cui avviene il salvataggio.

20 Quali sono i poteri e i doveri specifici del Comandante di una nave?

Il comandante della nave è il capo della spedizione e il capo della comunità viaggiante.

Come capo della spedizione, il Comandante ha vari compiti tra cui l'obbligo di adempiere a tutte le prescrizioni di polizia relative alla partenza e all'arrivo della nave; l'obbligo di curare che durante il viaggio siano a bordo i prescritti documenti relativi alla nave, all'equipaggio, ai passeggeri ed al carico, e che i libri di bordo siano ritualmente tenuti; l'obbligo di redigere le relazioni di eventi straordinari verificatisi.

Tra gli obblighi più significativi vi è quello di prestare soccorso a navi in pericolo.

Come capo della comunità viaggiante, invece, il comandante è titolare di ulteriori poteri, quali ad esempio: il potere gerarchico sull'equipaggio, poteri di polizia e di sicurezza, poteri di polizia sanitaria e poteri di polizia doganale.

Secondo l'art. 186 del codice della navigazione (Autorità del comandante) tutte le persone che si trovano a bordo sono soggette all'autorità del comandante della nave; a norma del successivo art. 187 (Disciplina di bordo) i componenti dell'equipaggio devono prestare obbedienza ai superiori.

Ciò significa che durante azioni di salvataggio in mare, il comandante, pur privo della professionalità medica, avrà in capo a sé la responsabilità delle decisioni

di carattere non prettamente sanitario e si troverà a cooperare con gli altri mezzi di soccorso avanzato (elisoccorso, ecc) e a coordinarsi con gli altri operatori coinvolti nel salvataggio. È indubbio pertanto che, per quelle che sono le proprie competenze, il medico avrà il dovere di esprimere le proprie richieste, ma il potere decisionale resterà in capo al comandante, anche per quanto riguarda la necessità di disporre il trasferimento a terra o tramite elisoccorso, ovvero il trasbordo su altre navi.

21 La giurisdizione penale per i reati commessi a bordo di una nave è sempre quella dello Stato di bandiera?

In **acque internazionali** la nave è soggetta all'esclusivo potere di governo dello Stato di bandiera, nel senso dell'impossibilità per gli altri Stati di compiere atti di governo a bordo della nave medesima (art. 92 Convenzione di Montego Bay).

Quando la nave varca il mare territoriale o la zona contigua di uno stato straniero, l'equipaggio e le persone a bordo continueranno ad essere sottoposte alla giurisdizione dello Stato di bandiera e all'autorità del Comandante della Nave.

Tuttavia, al di fuori delle acque internazionali, vi sono ipotesi in cui lo stato costiero può esercitare la propria giurisdizione penale e vi sarà quindi giurisdizione concorrente tra lo Stato di bandiera della nave e lo Stato costiero.

Secondo la normativa internazionale, "lo Stato costiero non deve esercitare la propria giurisdizione penale a bordo di una nave straniera in transito nel mare territoriale al fine di procedere ad arresti o condurre indagini connesse con reati commessi a bordo durante il passaggio, salvo nei seguenti casi:

- se le conseguenze del reato si estendono allo Stato costiero;
- se il reato è di natura tale da disturbare la pace del paese o il buon ordine nel mare territoriale;
- se l'intervento delle autorità locali è stato richiesto dal comandante della nave o da un agente diplomatico o funzionario consolare dello Stato di bandiera della nave; oppure
- se tali misure sono necessarie per la repressione del traffico illecito di stupefacenti o sostanze psicotrope..." (art. 27 Convenzione di Montego Bay).

Nella zona contigua al mare territoriale lo Stato costiero può esercitare il controllo necessario al fine di:

- prevenire le violazioni delle proprie leggi e regolamenti doganali, fiscali, sanitari e di immigrazione entro il suo territorio o mare territoriale;
- punire le violazioni delle leggi e regolamenti di cui sopra, commesse nel proprio territorio o mare territoriale. (art. 33 della Convenzione di Montego Bay)
- Dunque, nel mare territoriale e nella zona contigua non è detto che lo Stato di bandiera abbia giurisdizione esclusiva: cioè non è detto che soltanto lo Stato di bandiera possa avviare un'indagine e compiere gli atti giuridici connessi, come disporre il fermo o il sequestro di una nave o, addirittura, l'arresto.

Il diritto internazionale (consuetudinario e pattizio) impone che, perchè uno Stato abbia giurisdizione penale su un fatto di reato ci debbano essere dei criteri di collegamento tra lo Stato e gli avvenimenti: il legame tra il fatto e il territorio, la nazionalità del colpevole e quella della vittima, il fatto che un elemento costitutivo o un effetto del reato si sia prodotto sul territorio dello Stato in questione.

Nell'ordinamento italiano, il codice penale fonda la giurisdizione in via principale sul principio di territorialità, il che significa che è punibile secondo la legge italiana colui che (italiano o straniero) commetta un reato nel territorio dello Stato (ivi compresi i reati commessi su navi battenti bandiera italiana, anche in acque internazionali o straniere).

Per l'applicazione del principio di territorialità è sufficiente che vi sia un collegamento con l'Italia, anche se l'azione delittuosa non si è interamente svolta sul territorio italiano. Così, ad esempio, in caso di favoreggiamento all'immigrazione clandestina, vi sarà giurisdizione italiana anche quando i trafficanti stranieri abbiano posto in essere azioni volte all'ingresso di stranieri sul territorio italiano senza essere riusciti a realizzare il loro intento, perché le azioni commesse sul territorio straniero e in acque internazionali erano preordinate e finalizzate all'ingresso sul territorio italiano.

In deroga al principio di territorialità, per delitti di particolare gravità commessi all'estero, elencati tassativamente agli artt. 7 e 8 c.p. (ad es. delitti contro la

personalità dello Stato) vi è la giurisdizione italiana anche se il fatto di reato non è stato commesso sul territorio italiano, e a prescindere se l'autore sia italiano o straniero.

Ulteriori deroghe al principio di territorialità sono previste per i reati comuni di particolare gravità commessi all'estero da italiani (art. 9 c.p.) o stranieri (art. 10) e che sono perseguibili soltanto alle condizioni previste nelle norme sopra menzionate, come ad esempio la presenza dell'autore del reato nel territorio italiano dopo la commissione del reato.

22 Come si risolvono i conflitti di giurisdizione?

Tra gli Stati che hanno aderito alla Convenzione di Montego Bay (UNCLOS) un eventuale conflitto di giurisdizione tra Stati potrà essere risolto in base a quanto previsto dalla parte XV della Convenzione, che indica i metodi di risoluzione dei conflitti che sorgono nell'applicazione della Convenzione:

- l'art. 279 impone prima di tutto l'obbligo di risolvere le controversie in maniera pacifica;
- l'art. 282 prevede che "se gli Stati contraenti che sono parti in una controversia relativa all'interpretazione od applicazione della presente Convenzione, hanno concordato, nell'ambito di un accordo generale, regionale o bilaterale od in altro modo, che tale controversia deve essere sottoposta, su istanza di una delle parti della controversia, ad una procedura sfociante in una decisione obbligatoria, tale procedura si applica in luogo delle procedure previste nella presente Parte, salvo che le parti della controversia non convengano altrimenti";
- l'art. 287 prevede quattro tribunali a cui gli Stati devono rivolgersi (facoltativi e non gerarchici tra loro): l'ITLOS, tribunale internazionale per il diritto del mare; la Corte internazionale di giustizia; un tribunale arbitrale; un tribunale arbitrale speciale per specifiche categorie di controversie.

Agli Stati che non sono parte dell'UNCLOS non si possono applicare le regole della convenzione né per quanto riguarda la delimitazione della giurisdizione ([vedi domanda 20](#)) né per quanto riguarda la risoluzione delle controversie. Il problema potrebbe porsi in particolare con riferimento alla Libia, che, nonostante abbia firmato l'UNCLOS, non l'ha mai ratificata e non ha quindi obblighi derivanti dal suo contenuto. Tuttavia una sentenza della Corte Internazionale di Giustizia del 1985,

resa su una controversia tra Malta e la stessa Libia, ha affermato che alcune regole dell'UNCLOS possono essere considerate regole di diritto consuetudinario, e le ha applicate alla Libia nonostante la convenzione non fosse ancora in vigore: la Libia aveva accettato questa possibilità e aveva anche accettato che la controversia in questione fosse regolata dal diritto consuetudinario. Se una norma dell'UNCLOS è riconosciuta come norma consuetudinaria, sarà quindi applicabile anche alla Libia.

Il Trattato di amicizia, partenariato e cooperazione Italia-Libia del 2008 non indica mezzi specifici di risoluzione delle controversie, ma l'art.3 (riprendendo una disposizione della convenzione ONU) vieta il ricorso alla minaccia o alla forza contro l'integrità territoriale, l'art.1 impone il rispetto da parte dei due Stati della legalità internazionale, e l'art.4 il rispetto del principio di non ingerenza negli affari che rientrino nella giurisdizione dell'altra parte.

23 Quando una nave può essere inseguita dalle autorità di uno Stato diverso da quello di bandiera?

La possibilità per uno Stato di inseguire un'imbarcazione battente bandiera straniera varia a seconda della zona:

- In acque territoriali: lo Stato ha diritto di inseguimento perché le acque territoriali sono assimilate al territorio dello Stato;
- Nella zona contigua: lo Stato ha diritto di inseguimento, ma soltanto se sono stati violati i diritti a tutela di cui la zona è istituita;
- Nella zona economica esclusiva e nelle acque sovrastanti la piattaforma continentale: lo Stato ha diritto di inseguimento per reprimere violazioni delle proprie leggi concernenti la zona.

Nell'alto mare: il diritto di uno Stato di inseguire una nave battente bandiera straniera in alto mare, detto *diritto di hot pursuit*, è disciplinato dall'art.111 dell'UNCLOS: l'inseguimento è possibile se lo Stato ha fondati motivi per ritenere che una nave straniera abbia violato le leggi e i regolamenti dello Stato stesso. L'inseguimento deve essere intrapreso quando la nave straniera si trovava nelle acque interne, arcipelaghe, nel mare territoriale o nella zona contigua dello Stato, e non deve essere stato interrotto. Il diritto di inseguimento può essere esercitato

solo da navi da guerra o da aeromobili militari, o da altre navi o aeromobili dello Stato chiaramente identificabili come tali e autorizzate a tali operazioni.

Il diritto di inseguimento cessa in ogni caso non appena la nave inseguita entra nel mare territoriale di uno Stato diverso da quello che svolge l'inseguimento.

24 Il sanitario che lavora su una nave per un'organizzazione privata ha gli stessi obblighi e responsabilità di quando lavora in un ospedale pubblico ("status di pubblico ufficiale")?

No. Il sanitario (medico, infermiere, ostetrico) che espleta la propria funzione a livello libero-professionale e a bordo di una nave privata, è certamente privo di poteri autoritativi e neppure esercita un'attività disciplinata da normativa pubblicistica, pertanto deve escludersi tanto la qualifica di pubblico ufficiale quanto quella di incaricato di pubblico servizio.

25 Il sanitario che lavora su una nave per un'organizzazione privata ha l'obbligo di denunciare i reati di cui viene a conoscenza "nell'esercizio o a causa delle sue funzioni o del suo servizio"?

No, proprio perchè non è un pubblico ufficiale né un incaricato di pubblico servizio. Tuttavia è sottoposto all'obbligo di referto, previsto dall'art. 365 del codice penale. L'inosservanza di questo obbligo costituisce un reato punito con la sola multa.

26 Cos'è il referto?

Chi esercita una professione sanitaria e durante l'esercizio della professione presta assistenza od opera in casi che possono presentare i caratteri di un delitto è tenuto a redigere un referto (art. 365 c.p.), indicando gli elementi essenziali del fatto, i dati utili a identificare la persona cui si è prestata assistenza (che solitamente è vittima del reato), il giorno dell'acquisizione della notizia e le fonti di prova note. Il referto deve essere trasmesso entro 48 ore alla procura o presso qualsiasi ufficiale di polizia giudiziaria che abbia l'obbligo di riferire al pubblico ministero. La presentazione del

referto alla Asl o alla Prefettura non libera quindi il sanitario dal proprio obbligo, mentre vale a escludere l'omissione la presentazione alla Polizia, ai Carabinieri, alla Guardia costiera, ecc.

27 In quali casi il sanitario non è tenuto a redigere referto? Quando si applica il segreto professionale?

Il sanitario non è tenuto a tale obbligo quando il referto esporrebbe la persona assistita a procedimento penale. In altre parole, il sanitario è tenuto a redigere il referto se apprende dell'esistenza di un reato perseguibile d'ufficio subito dalla persona che assiste, mentre non è tenuto a redigere il referto se destinatario della cura è l'autore del reato, operando in tal caso l'obbligo del segreto professionale. La violazione del segreto professionale comporta sia sanzioni penali (reclusione) che civili (risarcimento).

28 Se i naufraghi soccorsi rivelano di aver subito reati gravi in Libia o in altri paesi stranieri il sanitario è tenuto a redigere il referto?

No. I reati commessi da stranieri a danno di stranieri, e fuori dal territorio nazionale, non sono procedibili in Italia (tranne che in ipotesi residuali e alle condizioni di cui all'art. 10 c.p.). La giurisdizione italiana torna a sussistere qualora l'autore del reato si trovi o si trasferisca, anche successivamente alla commissione del delitto, sul territorio dello Stato, e sempre che intervenga un'esplicita richiesta in tal senso da parte del Ministro della giustizia. Pertanto, laddove il sanitario rilevasse nella propria opera di assistenza le tracce o gli elementi di un delitto privo di collegamento con l'Italia non appare configurabile un obbligo di referto. Occorre precisare che il reato commesso in alto mare (in acque internazionali) a bordo di imbarcazioni battenti bandiera straniera o prive di bandiera, si deve anch'esso considerare come realizzato all'estero.

In concreto il sanitario impegnato nel soccorso in mare dei profughi potrà rilevare un gran numero di reati (contro la persona, contro il patrimonio, contro la libertà sessuale), ma nella maggior parte dei casi sarà rilevabile l'assenza di giurisdizione da parte dell'Autorità giudiziaria italiana, in quanto le azioni in questione saranno state compiute all'estero. In tali casi non risulterà configurabile alcun obbligo di

referto penalmente sanzionabile in caso di omissione. La presentazione di referto, tuttavia, potrà essere considerata alla stregua di una “buona prassi”, utile a garantire la trasparenza delle operazioni di salvataggio condotte, oltre che a fini conoscitivi di fenomeni che, benché verificatisi all'estero, hanno comunque un'incidenza sul territorio nazionale.

29 In caso di indagini espletate dalla polizia giudiziaria italiana, i mediatori culturali e i volontari che operano su una nave per un'organizzazione privata hanno l'obbligo di collaborare alle attività di indagine?

Si. “Secondo l'articolo 348 c.p.p., la polizia giudiziaria è tenuta a raccogliere ogni elemento utile alla ricostruzione del fatto e all'individuazione del colpevole e a tal fine “procede, fra l'altro:

- alla ricerca delle cose e delle tracce pertinenti al reato, nonché alla conservazione di esse e dello stato dei luoghi;
- alla ricerca delle persone in grado di riferire su circostanze rilevanti per la ricostruzione dei fatti”.

Di conseguenza, il volontario che opera su una nave privata può essere invitato a collaborare (ad esempio a consegnare materiale utile per le finalità sopra indicata) e il rifiuto ingiustificato di collaborare può essere considerato una “condotta antigiuridica”, per cui il volontario potrà essere indagato per false dichiarazioni al Pubblico Ministero o, addirittura, per favoreggiamento.

30 In quali circostanze può un giornalista essere costretto da un poliziotto a mostrare i suoi materiali giornalistici (appunti, foto etc)? In quali circostanze può essere costretto a consegnare tali materiali? Il giornalista può opporre il segreto professionale?

Il diritto di cronaca e al segreto professionale e la libertà del giornalista possono essere fortemente limitati in nome dell'ordine pubblico in occasione di azioni preventive di polizia volte al contrasto dell'immigrazione clandestina, o atti della polizia giudiziaria svolti nell'ambito di indagini delegate dalla procura per gravi reati, quale ad esempio la tratta di persone.

L'articolo 348 c.p.p. prevede che la polizia giudiziaria sia tenuta a raccogliere ogni elemento utile alla ricostruzione del fatto e all'individuazione del colpevole. Può avvenire, ad esempio, che la polizia giudiziaria intervenga immediatamente dopo la commissione di un reato o che stia svolgendo indagini delegate dalla Procura per l'individuazione di uno scafista, e chieda ad un giornalista presente sulla nave di consegnare delle foto. Il rifiuto ingiustificato di consegnare tale materiale può essere condotta antiggiuridica, per cui il giornalista potrà essere indagato per false dichiarazioni al Pubblico Ministero o, addirittura, per favoreggiamento. In questi casi è sicuramente possibile da parte del giornalista opporre il segreto professionale per protezione delle proprie fonti (ex art. 200 c.p.p. e art. 10 Cedu).

È infatti prevista la possibilità per i giornalisti professionisti - ma non anche per i volontari o chi esercita attività di giornalista ma non è iscritto al relativo albo o a quello di pubblicista - di opporre il segreto professionale all'autorità che chiede la consegna di atti e documenti da loro posseduti in ragione della loro professione (art. 256 c.p.p.).

31 Cosa succede quando il giornalista oppone il segreto professionale?

A seguito di opposizione del segreto da parte del giornalista, l'autorità giudiziaria, se ha motivo di dubitare della fondatezza dell'opposizione medesima e ritiene di non poter procedere senza acquisire gli atti, provvede agli accertamenti necessari; se la dichiarazione del giornalista risulta infondata dispone il sequestro, di cui verrà redatto verbale (art. 354 c.p.p.).

Secondo la migliore giurisprudenza, in caso di opposizione del segreto, l'autorità giudiziaria deve attuare gli opportuni accertamenti e può promuovere il sequestro, ma solo se questo riveste i caratteri di necessità ai fini delle indagini. L'esplorazione, ad esempio, della memoria del personal computer di un giornalista, anche se terzo non indagato, è ritenuta quindi legittima, purché tale attività investigativa non comprometta il diritto del giornalista alla riservatezza della corrispondenza e delle proprie fonti.

32 Quando il volontario, il giornalista o il medico viene sottoposto ad indagini che diritti ha?

Secondo l'ordinamento italiano la polizia, nel primo atto compiuto con l'intervento dell'indagato, italiano o straniero, deve informarlo che è sottoposto ad indagini, che deve dichiarare dove intende ricevere gli atti del procedimento, e che ha facoltà di nominare un avvocato di fiducia (art. 161 c.p.p.)

I diritti dell'indagato sono molteplici e variano in base al tipo di atto espletato dalla polizia (ad es. perquisizione, interrogatorio o arresto in flagranza).

Per una disamina completa sui diritti dell'indagato si rinvia a [Know your rights. Breve guida ai tuoi diritti davanti alle forze di polizia.](#)

In sintesi

In caso si sia sottoposti a perquisizione o ispezione personale si ha diritto:

- a chiedere che tali atti siano compiuti alla presenza di un avvocato difensore o di una persona di propria fiducia prontamente reperibili;
- ad avere copia del verbale di perquisizione, anche se non viene sequestrato nulla, dove si indicano le operazioni fatte, il motivo per cui è stata effettuata la perquisizione senza l'autorizzazione del giudice, i nomi e la qualifica degli agenti che hanno fatto la perquisizione;
- a un interprete, se l'interessato è cittadino alloglotta che non parla e comprende la lingua italiana.

Nel caso in cui si proceda a perquisizione o ispezione personale gli ufficiali e gli agenti di polizia giudiziaria devono:

- effettuare tali operazioni nel rispetto della dignità e della riservatezza della persona;
- non utilizzare metodi o tecniche atte a minare la capacità di autodeterminazione delle persone;
- in caso di perquisizioni sulle donne, avvalersi di solo personale femminile.

Non sempre gli agenti attendono l'arrivo dell'avvocato. In questi casi è bene seguire tutte le operazioni di perquisizione e fare attenzione alla redazione del verbale di perquisizione ed eventualmente di sequestro. Prima di firmarlo, il verbale va letto per verificare che le operazioni si siano svolte nelle modalità riportate; qualora così non fosse, è consigliabile non firmarlo. In ogni caso, in queste situazioni, è sempre opportuno consultare un legale.

In caso di arresto o fermo in quanto indiziati di grave delitto si ha diritto a:

- nominare un difensore di fiducia;
- avere informazioni per accedere al beneficio del gratuito patrocinio qualora si abbia un reddito inferiore a circa 11 mila euro annui;
- essere informato in merito all'accusa a proprio carico;
- ottenere l'assistenza linguistica da parte di un interprete e la traduzione degli atti fondamentali, se non si parla la lingua italiana;
- rimanere in silenzio;
- informare l'autorità consolare e i familiari;
- accedere all'assistenza medica di urgenza;
- essere condotto davanti all'autorità giudiziaria per la convalida entro 96 ore dall'arresto o fermo;
- comparire dinanzi al giudice per rendere l'interrogatorio e proporre ricorso per Cassazione contro l'ordinanza che decide della convalida dell'arresto o del fermo;
- ricevere assistenza di un difensore eventualmente nominato da un prossimo congiunto oppure di un difensore d'ufficio, qualora non si sia in grado di nominare un difensore di fiducia;
- conferire con il proprio difensore subito dopo l'arresto o il fermo, fatta salva la facoltà del pubblico ministero di differire il colloquio non oltre 5 giorni.

33 Può il poliziotto costringere un giornalista o un volontario a disimbarcarsi dalla barca in territorio italiano?

In occasione di un controllo di polizia, se ci si rifiuta di dichiarare le proprie generalità o di mostrare un documento d'identità, oppure quando ci sono indizi sufficienti per ritenere che il nome o i documenti forniti siano falsi, si può essere condotti presso il commissariato (si tratta del cosiddetto fermo di identificazione

o accompagnamento, da non confondersi con il fermo di indiziato di grave delitto). In casi come questo, quindi, un giornalista o un volontario può essere costretto ad abbandonare la nave per essere condotto in commissariato, come anche qualora sia destinatario di una misura precautelare (arresto o fermo).

Gli ufficiali-agenti di polizia che effettuano l'accompagnamento in questura per l'identificazione devono:

- immediatamente informare il Procuratore della Repubblica;
- effettuare il trattenimento per il tempo strettamente necessario all'identificazione del soggetto, e comunque provvedere al rilascio entro 24 ore dalla comunicazione al Procuratore.

In questi casi non è previsto il diritto alla nomina di un difensore.

34 Quando sorge il diritto di chiamare un avvocato o la propria ambasciata? Se si è sentiti come persona informata sui fatti (possibile testimone) si ha diritto ad essere assistiti da un avvocato?

L'avvocato può essere contattato soltanto se l'operatore è indagato (e in quanto tale magari destinatario di misura precautelare) od oggetto di perquisizioni ed ispezioni personali. In caso di arresto, fermo o esecuzione di pena sorge anche il diritto di informare i familiari e, nel caso di persona straniera, il diritto di contattare l'ambasciata.

Se l'indagato è sottoposto a interrogatorio ha diritto di essere assistito da un avvocato e può rifiutarsi di rispondere in sua assenza. Eventuali sue dichiarazioni non saranno comunque utilizzabili nel processo se avvenute in assenza dell'avvocato.

Può però anche avvenire che il pubblico ministero abbia disposto di sentire il volontario o il giornalista acquisendo sommarie informazioni testimoniali. In tal caso non si ha diritto all'assistenza di un avvocato e si ha l'obbligo di rispondere alle domande dicendo la verità, salva sempre la possibilità di opporre il segreto professionale da parte del giornalista e del sanitario, ma non da parte del mediatore culturale e del volontario.

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'Organizzazione Marittima Internazionale che regola in maniera specifica la prestazione dell'assistenza medica in alto mare.

GUIDA ALLA SOLIDARIETÀ IN MARE

Know Your Rights

REALIZZATO DA



Si ringrazia Orrick per la collaborazione

IMMAGINE DI COPERTINA

Federica Mameli/SOS Méditerranée/Luz

CILD - COALIZIONE ITALIANA LIBERTÀ E DIRITTI CIVILI

via Monti di Pietralata, 16 - 00157 ROMA - cild.eu - info@cild.eu