



Secondo l'avvocato generale Rantos, le navi private che svolgono un'attività regolare di ricerca e salvataggio in mare possono costituire oggetto di un controllo di conformità alle norme internazionali, assicurato dallo Stato di approdo

In forza del diritto dell'Unione, lo Stato di approdo può adottare provvedimenti di fermo quando le irregolarità constatate presentano un rischio manifesto per la sicurezza, la salute o l'ambiente

La Sea Watch è un'organizzazione umanitaria senza scopo di lucro con sede a Berlino (Germania). Essa ha per oggetto, segnatamente, l'attività di ricerca e salvataggio in mare ed esercita tale attività nelle acque internazionali del Mar Mediterraneo per mezzo di navi di cui essa è al contempo proprietaria e gestrice. Fra tali imbarcazioni figurano la Sea Watch 3 e la Sea Watch 4, che battono bandiera tedesca e sono state certificate quali «navi da carico generale – polivalenti». Durante l'estate del 2020, dopo aver effettuato alcune operazioni di salvataggio e aver sbarcato le persone salvate in mare nei porti di Palermo e di Porto Empedocle, le navi sono state oggetto di ispezioni dettagliate a bordo da parte delle capitanerie di porto di queste due città, per il fatto che dette navi erano impiegate nell'attività di ricerca e salvataggio in mare, pur non essendo certificate per tale servizio, e avevano raccolto a bordo un numero di persone ampiamente superiore a quello certificato. Le ispezioni hanno rivelato una serie di carenze tecniche e operative, alcune delle quali sono state considerate causa di un rischio manifesto per la sicurezza, la salute o l'ambiente, per cui le due capitanerie hanno disposto il fermo delle navi di cui trattasi.

A seguito del fermo delle navi, la Sea Watch ha proposto, dinanzi al Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia, due ricorsi volti all'annullamento dei provvedimenti di fermo di dette navi e dei rapporti ispettivi che avevano preceduto tali provvedimenti. A sostegno dei suoi ricorsi, la Sea Watch ha affermato, in sostanza, che le capitanerie da cui provengono tali misure avrebbero violato i poteri attribuiti allo Stato di approdo, quali risultano dalla direttiva 2009/16¹, interpretata alla luce del diritto internazionale consuetudinario e convenzionale applicabile.

Di conseguenza, il Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia ha posto alla Corte alcune questioni pregiudiziali, per sapere se la direttiva 2009/16 si applichi alle navi in questione, ma anche per chiarire le condizioni e la portata dei poteri di controllo dello Stato di approdo, così come le condizioni per il fermo di una nave.

Nelle sue conclusioni presentate in data odierna, l'avvocato generale Athanasios Rantos ritiene **che la direttiva 2009/16 si applichi a navi** del tipo di quelle di cui trattasi che, pur essendo state **registrate come «navi da carico polivalenti», esercitano l'attività di ricerca e salvataggio in mare**. Infatti, **la direttiva 2009/16 si applica a tutte le navi** e relativi equipaggi che fanno scalo o ancoraggio nel porto di uno Stato membro per effettuare un'attività di interfaccia nave/porto. Sono escluse dall'ambito di applicazione di tale direttiva, fra le navi usate per scopi non commerciali, unicamente alcune categorie ben precise di navi, alle quali il legislatore ha voluto limitare l'eccezione².

¹ Direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa al controllo dello Stato di approdo (GU 2009, L 131, pag. 57), e successive modifiche.

² Ossia, le navi di Stato usate per scopi non commerciali e le imbarcazioni da diporto che non si dedicano ad operazioni commerciali (articolo 3, paragrafo 4, della direttiva 2009/16).

Tale constatazione è confermata, a suo avviso, dagli obiettivi della **direttiva 2009/16**, consistenti nel **contribuire a ridurre drasticamente il trasporto marittimo effettuato mediante navi non in regola con le norme**, che navigano nelle acque soggette alla giurisdizione degli Stati membri, al fine, in particolare, **di migliorare la sicurezza, la prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo**.

Per quanto riguarda le **condizioni che possono giustificare un'ispezione supplementare da parte dello Stato di approdo**, l'avvocato generale ritiene evidente **che una nave che trasporta sistematicamente un numero di persone superiore al numero massimo trasportabile in base ai suoi certificati può rappresentare, in determinate circostanze, un pericolo per le persone, le cose o l'ambiente**. Una simile circostanza può costituire, in linea di principio, un «**fattore imprevisto**» e **giustificare un'ispezione supplementare**», ai sensi della direttiva 2009/16³. **Si tratta, tuttavia, di una verifica di fatto, caso per caso, che incombe al giudice nazionale**, il quale non può limitarsi ad una constatazione formale della differenza tra il numero delle persone trasportate e quello delle persone il cui trasporto è autorizzato, ma deve valutare in concreto i rischi di un siffatto comportamento, tenuto conto dell'**obbligo di salvataggio in mare** che incombe al comandante della nave in forza del diritto internazionale consuetudinario⁴.

Per quanto riguarda **la portata del controllo dello Stato di approdo**, l'avvocato generale ricorda che **si procede a un'ispezione più dettagliata quando, a seguito di un'ispezione iniziale, sussistono «fondati motivi» per ritenere che le condizioni della nave non soddisfino i pertinenti requisiti di una convenzione internazionale**. Nel caso di specie, il «fondato motivo» consiste nel rilevamento di imprecisioni durante l'esame dei certificati e di altra documentazione di bordo. Un simile controllo non si limita ai soli requisiti di natura formale previsti dai certificati relativi alla classificazione della nave, ma riguarda piuttosto la conformità di tale nave a tutte le norme internazionali convenzionali applicabili in materia di sicurezza, prevenzione dell'inquinamento e condizioni di vita e di lavoro a bordo, tenendo conto delle condizioni reali della nave e del suo equipaggiamento nonché delle attività effettivamente esercitate da quest'ultima e di quelle per le quali è stata classificata. L'avvocato generale, mentre precisa che, a tutt'oggi, non esiste, nel diritto dell'Unione o nel diritto internazionale, una classificazione delle navi che svolgono attività di ricerca e salvataggio in mare, sottolinea che la circostanza che una nave non sia utilizzata in conformità alle sue certificazioni può costituire una violazione delle prescrizioni relative alle procedure operative a bordo di tale nave e comportare, in particolare, un pericolo per le persone, le cose o l'ambiente.

Di conseguenza, l'avvocato generale conclude nel senso che lo Stato di approdo può assicurare il rispetto delle convenzioni internazionali e della normativa dell'Unione applicabili in materia di sicurezza marittima, protezione dell'ambiente marino e condizioni di vita e di lavoro a bordo, tenendo conto delle attività effettivamente esercitate dalla nave, purché un simile controllo non pregiudichi le competenze dello Stato di bandiera per quanto riguarda la classificazione della nave, né l'adempimento dell'obbligo di salvataggio in mare. **Il semplice fatto che una nave eserciti l'attività di ricerca e salvataggio in mare in modo sistematico non esonera tale nave dal rispetto delle prescrizioni ad essa applicabili in forza del diritto internazionale o del diritto dell'Unione**, e non impedisce che detta nave sia oggetto di provvedimenti di fermo in forza dell'articolo 19 di detta direttiva qualora violi tali norme.

³ Ai sensi dell'allegato I, parte II, punto 2B, e dell'articolo 11 della direttiva 2009/16, le navi sono sottoposte a ispezioni supplementari, da parte dello Stato di approdo, solo in presenza di «fattori di priorità assoluta» o di «fattori imprevisti», elencati tassativamente. Tra i fattori imprevisti figura quello delle «navi che sono state gestite in modo da costituire un pericolo per le persone, le cose o l'ambiente».

⁴ L'obbligo di salvataggio in mare, che incombe al comandante della nave in forza del diritto internazionale consuetudinario, è sancito, in particolare, dall'articolo 98 della Convenzione sul diritto del mare. Tale disposizione, intitolata «Obbligo di prestare soccorso», al paragrafo 1 è così formulata: «Ogni Stato deve esigere che il comandante di una nave che batte la sua bandiera, nella misura in cui gli sia possibile adempiere senza mettere a repentaglio la nave, l'equipaggio o i passeggeri: a) presti soccorso a chiunque sia trovato in mare in condizioni di pericolo; b) proceda quanto più velocemente possibile al soccorso delle persone in pericolo, se viene a conoscenza del loro bisogno di aiuto, nella misura in cui ci si può ragionevolmente aspettare da lui tale iniziativa; (...)».

IMPORTANTE: Le conclusioni dell'avvocato generale non vincolano la Corte di giustizia. Il compito dell'avvocato generale consiste nel proporre alla Corte, in piena indipendenza, una soluzione giuridica nella causa per la quale è stato designato. I giudici della Corte cominciano adesso a deliberare in questa causa. La sentenza sarà pronunciata in una data successiva.

IMPORTANTE: Il rinvio pregiudiziale consente ai giudici degli Stati membri, nell'ambito di una controversia della quale sono investiti, di interpellare la Corte in merito all'interpretazione del diritto dell'Unione o alla validità di un atto dell'Unione. La Corte non risolve la controversia nazionale. Spetta al giudice nazionale risolvere la causa conformemente alla decisione della Corte. Tale decisione vincola egualmente gli altri giudici nazionali ai quali venga sottoposto un problema simile.

Documento non ufficiale ad uso degli organi d'informazione che non impegna la Corte di giustizia.

Il [testo integrale](#) delle conclusioni è pubblicato sul sito CURIA il giorno della lettura.

Contatto stampa: Cristina Marzagalli 📞 (+352) 4303 8575