

Immigrazione e asilo

La portata dell'obbligo di soccorso in mare ai sensi della Convenzione SAR: le sezioni unite sul caso *Diciotti*

Sommario: 1. Introduzione. – 2. La sentenza della Corte d'appello di Roma. – 3. L'ordinanza della Cassazione: giustificabilità della condotta contestata e illiceità del trattenimento. – 4. L'obbligo di sostituirsi allo Stato responsabile dell'area SAR e di fornire il PoS immediatamente. – 5. Il ruolo dello Stato di bandiera in caso di mancato intervento dello Stato responsabile dell'area SAR.

1. L'ordinanza del 7 marzo 2025, n. 5992 della Corte di cassazione civile qui in commento è l'ultimo atto di una vicenda politica e giudiziaria complessa, che è stata originata dalla decisione del Governo di non autorizzare l'ingresso nei porti italiani della nave della Guardia costiera italiana 'U. Diciotti' dopo che questa, a seguito del rifiuto delle autorità maltesi di procedere al soccorso di un'imbarcazione a rischio di naufragio nell'area di ricerca e soccorso maltese (da ora in avanti area SAR), era intervenuta in loro soccorso.

Inizialmente le autorità italiane si erano rifiutate di autorizzare lo sbarco in un porto italiano (e dunque di concedere il *place of safety* o PoS) a seguito della richiesta ricevuta dalla nave Diciotti. Successivamente, una volta autorizzato l'attracco nel porto di Catania, il Governo non aveva autorizzato lo sbarco dei migranti che, complessivamente, erano stati trattenuti sulla nave soccorritrice dal 16 al 25 agosto 2018, in assenza di una base legale per il trattenimento e al di fuori di un procedimento giudiziario che accertasse i presupposti del trattenimento. Le scelte del Governo avevano dato origine alla richiesta del Tribunale dei ministri di Catania dell'autorizzazione a procedere nei confronti dell'allora Ministro dell'interno per il delitto di sequestro di persona aggravato (F. Cancellaro, S. Zirulia, "Caso Diciotti: il Tribunale dei ministri qualifica le condotte del Ministro Salvini come sequestro di persona aggravato e trasmette al Senato la domanda di autorizzazione a procedere", in *Diritto penale contemporaneo* del 28 gennaio 2019, www.archiviodpc.dirittopenaleuomo.org), richiesta respinta dall'assemblea del Senato.

Merita ricordare che nella Relazione presentata all'assemblea del Senato, con la quale la Giunta per le immunità del Senato aveva respinto la domanda di autorizzazione a procedere, la condotta contestata al Ministro dell'interno era stata qualificata come un reato ministeriale ai sensi dell'art. 96 Cost. La Giunta aveva infatti ritenuto che non fossero da qualificare come reati ministeriali, bensì reati ordinari, e come tali sottratti alla richiesta dell'autorizzazione a procedere, le condotte che si traducono nella limitazione di diritti incompressibili quali la vita o la salute (Senato della Repubblica, *Relazione della Giunta delle Elezioni e delle Immunità Parlamentari. Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio ai sensi dell'articolo 96 della Costituzione nei confronti del Senatore Matteo Salvini nella sua qualità di Ministro dell'interno pro tempore*, doc. IV-bis n. 1-A). Nel caso di specie, la Giunta aveva escluso che i migranti avessero subito una violazione del diritto alla vita e alla salute a causa del trattenimento a bordo della nave soccorritrice in considerazione della



Corte di cassazione (sezioni unite civili), ordinanza del 6 marzo 2025, n. 5992
(www.cortedicassazione.it)

costante assistenza loro riservata e dell'autorizzazione allo sbarco dei minori non accompagnati e dei soggetti in precarie condizioni fisiche (ivi, p. 13). Aveva anche escluso che il diritto alla libertà personale, che era stato anch'esso limitato, fosse un diritto inderogabile in considerazione del fatto che l'art. 5 della Convenzione europea dei diritti umani «prevede la possibilità della compressione del diritto fondamentale della libertà personale per impedire gli accessi illegali nel territorio di uno Stato straniero» (*ibidem*, p. 14; per interessanti riflessioni sul contenuto della relazione della Giunta in materia di individuazione dei limiti all'azione del Governo quando agisce per la tutela di un preminente interesse pubblico vedasi L. Masera, "Il parere della Giunta del Senato per le immunità nel caso Diciotti. Alcune riflessioni in attesa della decisione dell'Assemblea del Senato", in *Diritto, immigrazione e cittadinanza* 2019, pp. 1-25). Nessun rilievo era invece stato attribuito al diritto di non essere privato della libertà se non nei casi previsti dalla legge e in presenza di un procedimento giudiziario che ne accerti i presupposti, protetto dall'art. 13 della Costituzione e dall'art. 5 CEDU. A questa insopprimibile garanzia dello stato di diritto, che costituirà come di seguito evidenziato il motivo a fondamentale della richiesta risarcitoria proposta da uno dei migranti, la Giunta non aveva attribuito alcuna importanza ai fini della qualificazione della condotta contestata come reato ministeriale.

2. L'ordinanza qui in discussione ha origine dal ricorso promosso davanti al Tribunale di Roma da un cittadino eritreo che era stato trattenuto a bordo della nave della Guardia costiera italiana (per un primissimo commento L. Masera, "Le Sezioni Unite civili sul caso Diciotti: una decisione di grande importanza anche in sede penale", in *Sistema penale* 2025, fasc. 3, p. 161 ss.).

Il ricorrente aveva chiesto in sede civile il risarcimento del danno non patrimoniale ex art. 2043 c.c. subito a causa della restrizione della libertà personale al quale era stato sottoposto nell'agosto 2018 a bordo della Diciotti, in conseguenza della decisione del Governo italiano già ricordata. L'ordinanza della Corte di cassazione si caratterizza per due importanti prese di posizione, rappresentate dalla contestazione della posizione del Governo fondata sull'applicazione della teoria dell'atto politico e dalla chiarificazione del contenuto dell'obbligo di soccorso derivante dalla Convenzione internazionale sulla ricerca e il soccorso in mare (da ora in avanti Convenzione SAR). Con riferimento a questo secondo profilo, che costituisce l'oggetto principale dell'analisi di questo commento, la pronuncia delle sezioni unite può essere più pienamente apprezzata ripercorrendo le differenti conclusioni alle quali era giunta la Corte d'appello di Roma.

Il Tribunale di Roma, con ordinanza del 9 luglio 2019, aveva dichiarato il difetto assoluto di giurisdizione, in applicazione della teoria dell'atto politico ai comportamenti contestati dal ricorrente al Governo italiano. La Corte d'appello di Roma, con sentenza n. 1803/2024, adottata il 13 marzo 2024, aveva invece qualificato le stesse condotte come aventi natura di atti amministrativi, e come tali sindacabili dal giudice ordinario, ma aveva respinto nel merito il ricorso ritenendo che non erano stati provati tutti gli elementi idonei ad integrare la responsabilità aquiliana. In particolare, secondo la Corte d'appello mancava la prova della colpa della pubblica amministrazione (e non era stato provato il nesso causale fra la condotta contestata e il danno lamentato).

Per giungere a questa conclusione, la Corte d'appello aveva fatto valere che il ritardo di dieci giorni nella concessione del PoS, e la negazione dell'autorizzazione allo sbarco da parte delle autorità italiane, erano giustificati da due motivi.

Il primo era rappresentato dall'«indeterminatezza normativa, oltre che fattuale, in ordine al riparto delle competenze nell'ambito della generale attività SAR nel Mediterraneo»

e dall' «assenza di regole chiare circa l'individuazione dello Stato che, dopo il primo soccorso, deve farsi carico dei soggetti tratti in salvo» (par. 6 della sentenza). A questa conclusione la Corte era giunta, non senza sorpresa per il lettore, dopo aver correttamente osservato che le *Linee guida sul trattamento delle persone salvate in mare* adottate dell'Organizzazione marittima internazionale (*Guidelines on the Treatment of Persons Rescued at Sea*, res. MSC.167(78), 20 maggio 2004, consultabili nel sito dell'IMO, www.imo.org) «radicano la responsabilità del coordinamento delle operazioni di salvataggio – e del conseguente obbligo di indicazione del POS (...) – a carico dello Stato responsabile della zona SAR ove è stato effettuato il recupero» (*ibidem*). Non solo. La Corte aveva anche ricordato che, sempre secondo le *Linee guida*, «se lo Stato competente non assume il coordinamento delle suddette operazioni, si utilizza il cd. criterio del contatto» alla stregua del quale «diviene competente lo Stato (...) primariamente contattato dall'imbarcazione in difficoltà, sul quale graverebbe la responsabilità delle operazioni finché lo Stato competente non ne assume il coordinamento» (il riferimento è al principio 6.7 delle *Linee guida* anche se non espressamente citato nella sentenza). Sarebbe stato più corretto se la Corte avesse richiamato l'art. 2.1.9 dell'Allegato alla Convenzione SAR – ai sensi del quale lo Stato che ha istituito l'area SAR «shall use search and rescue units and other available facilities for providing assistance to a person who is, or appears to be, in distress at sea» – invece che limitarsi a fare riferimento alle *Linee guida*. Ma anche in mancanza di tale più appropriato riferimento il ragionamento svolto dalla Corte avrebbe comunque dovuto condurla a concludere a favore dell'esistenza di un quadro normativo chiaro, e non dell'esatto contrario. Ciò è tanto più vero se si tiene conto del fatto che la stessa Corte non si era limitata ad effettuare i richiami appena ricordati, ma aveva anche aggiunto, operando implicitamente un'interpretazione teleologica della Convenzione SAR, che «in caso di rifiuto definitivo dello [Stato competente per area SAR], dovrà essere proprio lo Stato di primo contatto ad assumere il coordinamento delle operazioni di salvataggio sul quale ricadrà, correlativamente, anche il successivo obbligo di fornire il POS» (*ibidem*). Il quadro giuridico così ricostruito era sufficientemente chiaro, e non vi era dunque motivo di qualificarlo come indeterminato.

La seconda ragione sulla base della quale la Corte d'appello aveva escluso la colpa della pubblica amministrazione era l'inesistenza di un obbligo internazionale di concedere il PoS come pure di un obbligo di accordarlo nel più breve tempo possibile. Ad opinione della Corte d'appello, infatti, la normativa internazionale avrebbe imposto solo un obbligo di salvataggio.

Ciò nonostante, da una lettura attenta della sentenza emerge che la Corte abbia solo contestato l'esistenza dell'obbligo di concedere *immediatamente* il PoS da parte dello Stato che si era fatto carico del salvataggio. Ha infatti ritenuto che lo Stato avrebbe un certo margine di discrezionalità nel rilascio del PoS, posizione che comunque presuppone la convinzione dell'esistenza di un obbligo di concedere il PoS. Per spiegare la discrezionalità menzionata, la Corte ha ritenuto che il diritto degli Stati di stabilire chi può far ingresso nei propri porti influenzi l'interpretazione dell'obbligo di concedere il PoS nel senso che «si passerebbe “dall'obbligo di sbarco immediato” alla possibilità di aprire una fase endoprocedimentale diretta a contemperare tutti gli interessi in gioco, *in primis* quello dell'ordine pubblico». In altre parole, secondo la Corte d'appello l'obbligo di assegnazione del PoS potrebbe non essere eseguito *immediatamente*; poiché la sua esecuzione può richiedere di bilanciare le esigenze umanitarie e quelle di contrasto all'immigrazione irregolare, ne può derivare un ammissibile ritardo dell'assegnazione del PoS (*ibidem*). Si tratta di una conclusione che non può essere condivisa per i motivi che verranno di seguito illustrati, a commento della differente decisione alla quale sono giunte le sezioni unite. Nel caso in esame, la Corte ha concluso che, in assenza di un obbligo di concedere immediatamente il PoS, il

Governo avesse lecitamente ritardato la sua assegnazione, subordinandolo all'individuazione di un compromesso fra più Stati circa la redistribuzione delle persone soccorse.

3. Ricorrendo, per un unico motivo in Cassazione contro la decisione della Corte d'appello, l'attore ha contestato che non fosse stata adeguatamente provata la colpa della pubblica amministrazione. Ha sostenuto che nell'escludere la prova della colpa, la sentenza della Corte d'appello fosse viziata da un errore di prospettiva. La Corte avrebbe dato erroneamente rilevanza al ritardo nell'assegnazione del PoS e non alla detenzione alla quale i migranti erano stati sottoposti, detenzione non giustificata da un provvedimento amministrativo e dunque neppure convalidata da un provvedimento giudiziario, in violazione dell'art. 5 della Convenzione europea dei diritti umani e dell'art. 13 della Costituzione.

Il Governo ha proposto ricorso in via incidentale contestando l'esercizio della giurisdizione, nuovamente invocando l'applicazione della teoria dell'atto politico.

Rispondendo alla questione preliminare del difetto assoluto di giurisdizione, la Corte di cassazione ha confermato la correttezza della sentenza d'appello con una pronuncia che riprende puntualmente e suggella la sua precedente giurisprudenza in merito all'applicazione della teoria dell'atto politico (cfr. Corte di cassazione, sezioni unite, ordinanza n. 27177 del 22 settembre 2023, par. 10; v. anche Corte costituzionale, sentenza n. 81 del 2012). La Corte ha escluso categoricamente l'applicazione di tale teoria in tutti i casi in cui l'esercizio del potere discrezionale che connota l'azione di governo è circoscritto da norme giuridiche che ne segnano i confini o ne indirizzano l'azione, fra le quali rientrano le norme a tutela dei diritti fondamentali della persona. Come ha chiarito senza mezzi termini la Cassazione, il giudice è, sì, rispettoso dell'attribuzione dei poteri fra istituzioni, «ma non arretra là dove gli spazi della discrezionalità politica siano circoscritti da vincoli posti da norme che segnano i confini o indirizzano l'esercizio dell'azione di governo» poiché «l'azione di Governo, ancorché motivava da ragioni politiche, non può mai ritenersi sottratta al sindacato giurisdizionale quando (...) siano in gioco i diritti fondamentali dei cittadini e degli stranieri» (par. 5.2 della sentenza).

Si tratta di un'affermazione di grande importanza per le azioni legali a tutela dei diritti umani che, sempre più frequentemente, quando poste in essere davanti ai giudici nazionali, si scontrano con l'utilizzo ad opera del Governo della teoria dell'atto politico per tentare di impedire al giudice di conoscere di un ricorso. Sotto questo profilo la pronuncia avrà un'importante ricaduta in altri contenziosi pendenti davanti alle giurisdizioni nazionali nei quali i ricorrenti lamentano di aver subito danni patrimoniali e non in considerazione della condotta delle autorità pubbliche che hanno violato o non hanno saputo proteggere i diritti umani fondamentali (si pensi al ricorso pendente davanti alla Corte d'appello di Roma dell'*Associazione A Sud e altri* avverso la sentenza del Tribunale di Roma che ha dichiarato il difetto assoluto di giurisdizione nella prima causa climatica promossa da privati contro il Governo italiano: Tribunale di Roma (II sezione civile), sentenza del 26 febbraio 2024, causa n. 39415-2021; per il ricorso in appello v. www.giudiziouniversale.eu/2024/10/09/giudizio-universale-arriva-in-corte-dappello/).

Escluso il difetto di giurisdizione, la Corte di cassazione ha accolto il ricorso principale, ritenendo che la Corte d'appello avesse errato nel concludere che non fosse stata provata la colpa della pubblica amministrazione basandosi sulla valutazione della normativa internazionale in materia di soccorso in mare. Le sezioni unite hanno osservato che la domanda risarcitoria riguardava l'illiceità del trattenimento e che, di conseguenza, la Corte d'appello avrebbe dovuto valutare se era stata provata la colpa della pubblica amministrazione valutando se il trattenimento era lecito (par. 12.2 della sentenza). Le sezioni unite lo hanno

giudicato illecito poiché posto in essere in violazione dell'art. 13 della Costituzione e dell'art. 5 CEDU, e neppure giustificato dall'art. 5, par. 1, lett. f), della Convenzione. Quest'ultimo, in deroga al generale divieto degli Stati di privare gli individui della libertà personale, consente l'arresto o la detenzione di una persona per impedirle di entrare illegalmente nel territorio di uno Stato. Le sezioni unite hanno escluso che il trattenimento a bordo della Diciotti fosse giustificabile quale misura per impedire l'ingresso illegale in Italia delle persone soccorse poiché non aveva alcuna base legale, che deve invece essere presente anche quando la detenzione avviene in applicazione dell'eccezione prevista dall'art. 5, par. 1, lett. f), CEDU, al fine di assicurare la conoscenza e rendere prevedibile l'applicazione della misura limitativa della libertà personale (così Corte europea dei diritti umani, *Khlaifia e altri c. Italia* [GC], ricorso n. 16483/12, sentenza del 15 dicembre 2016, par. 91-107).

4. Le sezioni unite hanno anche respinto i due argomenti sulla base dei quali la Corte d'appello aveva escluso l'esistenza della colpa della pubblica amministrazione, prendendo posizione sulla portata dell'obbligo di soccorso in mare degli Stati, solo in parte trattato nella pregressa giurisprudenza in materia di obbligo di soccorso del comandante di navi private (Corte di cassazione III sezione penale, *Rackete*, sentenza del 16 gennaio 2020, dep. 20 febbraio 2020, n. 6626; Corte di cassazione (V sezione penale), *Sotgiu*, sentenza del 12 ottobre 2023, dep. 1° febbraio 2024, n. 4457). Si tratta di due precisazioni molto importanti, che meritano un'attenta considerazione.

Premesso che l'obbligo di soccorso è tutelato da norme consuetudinarie e pattizie, che costituiscono un limite alla potestà legislativa dello Stato in base agli art. 10, 11 e 117 della Costituzione, e che non possono essere oggetto di deroga sulla base di scelte e valutazioni discrezionali dell'autorità politica, la Corte ha sostenuto che l'obbligo dello Stato responsabile di un'area SAR di fornire assistenza a chi si trova in pericolo di vita in mare non esclude che altri Stati contraenti delle Convenzioni SAR e SOLAS siano tenuti ad attivarsi nel caso in cui lo Stato competente in via primaria non adempia ai propri obblighi. Trattasi di una conclusione del tutto condivisibile poiché ricostruibile in via interpretativa dalla Convenzione SAR. A questo riguardo le sezioni unite hanno fatto riferimento all'art. 3.1.9 dell'Annesso, che in realtà prevede l'obbligo di tutte le parti di cooperare nel caso in cui il salvataggio sia stato compiuto da una nave privata. Sarebbe stato più corretto riferirsi all'art. 2.1.1 dell'Annesso, che obbliga tutti gli Stati, non solo quello che ha istituito ed è responsabile dell'area SAR nella quale si verifica un evento di *distress*, ad agire con urgenza per assicurare alle persone in pericolo la necessaria assistenza. Una sua interpretazione alla luce dell'oggetto e dello scopo del trattato e del principio 6.7 delle *Linee guida* avrebbe più correttamente ed efficacemente giustificato l'esistenza di un obbligo delle altre parti contraenti di sostituirsi a quello responsabile del soccorso in via principale in caso di suo mancato intervento. L'art. 3.1.9 avrebbe potuto essere citato *ad adiuvandum*, per indicare che anche quando il soccorso è operato da una nave privata, la Convenzione SAR, pur ribadendo la responsabilità primaria dello Stato responsabile dell'area SAR di coordinare le operazioni di soccorso, prevede un obbligo di cooperazione anche a carico di altri Stati, a conferma del fatto che sarebbe irragionevole escludere l'esistenza di un obbligo di cooperazione anche implicante la concessione del PoS quando ad operare il soccorso sono state navi pubbliche di Stati diversi da quello primariamente responsabile della SAR, che naturalmente chiederanno il PoS allo Stato di appartenenza. Nella sostanza, comunque, la conclusione alla quale la Corte è giunta è corretta ed importante. Essa impedisce agli Stati diversi da quello responsabile per l'area SAR nella quale sta avvenendo o esiste il rischio di naufragio di sottrarsi alle

proprie responsabilità difendendosi dietro l'argomento che non esiste un obbligo internazionale di intervenire in sostituzione dello Stato primariamente responsabile.

Il secondo profilo di interesse dell'ordinanza è rappresentato dal fatto che le sezioni unite hanno respinto l'interpretazione operata dalla Corte d'appello dell'obbligo di soccorso quale obbligo che riconoscerebbe alle autorità tenute ad operare il soccorso – soprattutto quelle che intervengono in sua sostituzione – un certo margine di discrezionalità nella determinazione del momento in cui assegnare il PoS. Per la Cassazione, infatti, al contrario di quanto sostenuto dalla Corte d'appello, la Convenzione SAR, interpretata tenendo conto delle *Linee guida*, impone allo Stato l'obbligo di assicurare un PoS nel più breve tempo possibile. Anche in questo caso il fondamento dell'obbligo è stato individuato dell'art. 3.1.9 dell'Annesso. Come già ricordato, la disposizione si riferisce alla situazione in cui lo Stato competente in via principale per l'area SAR in cui si è verificato un evento di *distress* è tenuto ad assegnare il PoS ad una nave privata che ha operato il soccorso, per consentirgli di poter riprendere quanto prima il suo tragitto. L'obbligo di far in modo che i salvatori possano riprendere il prima possibile la loro ordinaria attività implica non solo l'obbligo di accordare porti vicini (su questo punto ci sia consentito di rinviare a L. Magi, "Riflessioni sulla liceità di recenti prassi e regole nazionali in tema di soccorso in mare", in *Diritti umani e diritto internazionale* 2023, p. 405 ss., in particolare pp. 406-410), ma anche quello di concedere il PoS e di consentire lo sbarco il prima possibile. Nonostante la disposizione si riferisca al soccorso operato da navi private (con l'evidente interesse di fare in modo che le imprese che operano il commercio via mare non subiscano danni e ritardi ingiustificati), non vi sono motivi di ritenere che esista un obbligo più flessibile quando il soccorso sia stato operato da navi pubbliche. Lo conferma l'art. 2.1.1 dell'Annesso che, come già ricordato, obbliga tutti gli Stati ad agire con *urgenza* per prestare assistenza alle persone in pericolo di vita. Anzi, proprio quest'ultima disposizione avrebbe dovuto essere richiamata poiché è quella che più propriamente fonda l'obbligo di concedere il PoS immediatamente. Più in generale, l'obbligo di agire con celerità/urgenza ai fini dello svolgimento di tutte le attività di *search and rescue* è ricavabile dalla *ratio* stessa della Convenzione SAR, intesa a salvaguardare la vita di persone in pericolo e consegnare le persone soccorse in un luogo sicuro, e non sembra essere corretto limitarlo alla sola operazione di salvataggio in senso stretto, ma deve piuttosto essere esteso a tutte le fasi del soccorso ('rescue'), inclusa quella consistente nell'assegnazione del PoS. Lo confermano gli art. 3.1.2 e 3.1.4 dell'Annesso, che prevedono l'obbligo dello Stato responsabile dell'area SAR nella quale si verifica un evento di *distress* di autorizzare nel più breve tempo possibile un altro Stato che operi il soccorso nella sua area SAR a fare ingresso nel suo mare territoriale o nel suo territorio se necessario ai fini del soccorso.

Bene, dunque, hanno fatto le sezioni unite ad applicare alla concessione del PoS a navi pubbliche lo stesso principio che l'art. 3.1.9 prevede con riferimento al salvataggio compiuto da navi private, così da scongiurare interpretazioni come quelle della Corte d'appello che sembrano voler accordare allo Stato che si sostituisce nel soccorso a quello primariamente responsabile il diritto di disporre di più tempo per individuare il PoS. Si tratta di una concessione che non ha alcun fondamento poiché lo Stato che interviene in sostituzione di quello primariamente responsabile non fa un favore a nessuno, ma esegue un suo obbligo internazionale.

In conclusione, sebbene non faccia sempre riferimento alle disposizioni della Convenzione SAR che più correttamente avrebbero giustificato il raggiungimento delle conclusioni sopra esposte, la posizione della Corte di cassazione è pienamente condivisibile e molto importante al fine di orientare future pronunce dei giudici di merito su casi simili.

5. Merita infine ricordare un ultimo aspetto affrontato dall'ordinanza nella parte relativa alla ricostruzione del quadro normativo degli obblighi di soccorso degli Stati che avrebbe potuto essere oggetto di una più attenta riflessione. È quello in cui la Corte esclude che, in mancanza di intervento dello Stato primariamente competente ad operare il soccorso, debba essere ritenuto sempre responsabile in via sussidiaria lo Stato di bandiera sulla base del fatto che questo esercita sulla nave la giurisdizione. Ad opinione delle sezioni unite, infatti, le norme della Convenzione SAR che prevedono che le operazioni di soccorso debbano avvenire nel più rapido tempo possibile prevalgono su quelle che attribuiscono allo Stato di bandiera la giurisdizione sulla nave.

In verità la questione è mal posta. Va premesso che il Governo italiano ha generalmente sostenuto l'esistenza di un obbligo dello Stato di bandiera della nave che ha operato il soccorso di concedere il PoS alla stessa imbarcazione soccorritrice quando Malta si era rifiutata di concedere il PoS a seguito di operazioni di soccorso compiute nella sua area SAR da privati. In questi casi l'esistenza di un obbligo di cooperazione dello Stato di bandiera della nave che ha operato il salvataggio è prevista dall'art. 3.1.9 dell'Annesso alla Convenzione SAR, e potrebbe essere eseguito da questo Stato mettendo a disposizione il PoS. Ciò non equivale a dire che lo Stato di bandiera sia il solo o sia sempre tenuto a sostituirsi allo Stato inadempiente, ma neppure che questo Stato sia esente da obblighi. Ciò chiarito, il caso in esame era differente, poiché il salvataggio, anche se avvenuto in area SAR maltese, era stato operato da una nave pubblica. L'affermazione della Corte è dunque un chiaro *obiter dictum*, non necessario nell'economia del giudizio. Ma anche se l'intervento fosse stato compiuto da una nave privata, per escludere che lo Stato di bandiera sia sempre responsabile del soccorso in sostituzione di quello primariamente competente sarebbe stato più corretto affermare che la giurisdizione che questo Stato esercita sulla nave non comporta un obbligo di soccorso – piuttosto derivante, come già detto, dall'obbligo di cooperazione che grava su questo Stato in base all'art. 3.1.9 dell'Annesso –, bensì il diverso obbligo di garantire la giurisdizione e i controlli necessari per salvaguardare la sicurezza della navigazione (art. 94 della Convenzione sul diritto del mare).

Laura Magi*

ABSTRACT. The Scope of States' Obligations Provided by SAR Convention: The Sezioni Unite in the Diciotti Case

The Order No. 5992 of the 7th of March 2025 of the Italian Court of Cassation declared that the Italian authorities acted in violation of Article 5 of the European Convention on Human Rights and Article 13 of the Italian Constitution refuting for several days the authorization to disembark in the Italian territory of people rescued in the Maltese search and rescue area by the Italian Coast Guard. The Court of Cassation clarified that the obligation of the State responsible for the SAR area to provide assistance to those in danger of life at sea does not exclude that other States Parties to the SAR Conventions are required to take action in the event that the State primarily responsible does not fulfil its obligations. Moreover, the Court of Cassation rejected the interpretation of the obligation to provide assistance as an obligation that would grant the authorities required to carry out the rescue a margin of discretion in determining the moment in which to assign the PoS. According to the Supreme Court the SAR Convention imposes on the State the obligation to ensure a PoS in the shortest possible time.

Keywords: Diciotti; SAR Convention; place of safety; Italian Court of Cassation; European Convention on Human Rights; deprivation of liberty on board a ship.

* Professoressa associata di Diritto internazionale nell'Università di Firenze, Dipartimento di scienze giuridiche, Via delle Pandette, 35 – 50127 Firenze, laura.magi@unifi.it