

# Lo scontro sulle navi umanitarie si sposta in Europa

- Giansandro Merli, 27.12.2020

**Mediterraneo.** La strategia del governo Pd-5S contro le organizzazioni non governative finisce davanti alla Corte di giustizia Ue. In ballo la sorte delle altre Ong nel Mediterraneo. La vicenda solleva un paradosso: neanche le motovedette della Guardia costiera hanno i requisiti chiesti alle Ong

Pensate di andare a Berlino ed essere arrestati in aeroporto perché la polizia tedesca non riconosce la vostra carta d'identità. È successo qualcosa di simile alle navi delle Ong [sequestrate](#) nei porti italiani. Tra loro ci sono [Sea-Watch 3](#) e Sea-Watch 4: lo Stato di bandiera è la Germania ma la Guardia costiera le tiene in stato di fermo dal 9 luglio e dal 20 settembre. L'Ong ha impugnato i provvedimenti davanti al Tar. Mercoledì 23 dicembre il tribunale amministrativo ha passato la palla alla Corte di giustizia dell'Unione europea. La vicenda è complessa dal punto di vista giuridico e decisiva da quello politico: il suo esito condizionerà inesorabilmente l'ultima strategia messa in campo contro le navi umanitarie.

**DALL'INSEDIAMENTO** del governo Pd-5Stelle le autorità italiane contestano alle Ong che le loro navi non sono classificate come Sar, cioè per attività di ricerca e soccorso. Sarebbe questo il motivo delle continue e dettagliate ispezioni, che normalmente avvengono secondo intervalli stabiliti dalle normative internazionali, e delle richieste di misure di sicurezza aggiuntive, a tutela delle persone a bordo e dell'ambiente marino. In pratica secondo la Guardia costiera la classificazione da parte tedesca delle Sea-Watch 3 e 4 come «navi cargo», categoria in cui rientrano tutte quelle che non trasportano passeggeri, non corrisponderebbe all'attività svolta effettivamente e «sistematicamente». Il problema è che la certificazione Sar non è prevista né dal diritto tedesco, né da quello internazionale. Tanto che la Germania ha confermato anche dopo il blocco la corretta classificazione delle due navi.

**I NODI CHE IL TRIBUNALE** europeo dovrà sciogliere riguardano l'interpretazione della direttiva comunitaria [2009/16/ce](#) sui poteri di controllo degli Stati di approdo. Semplificando, la Corte di giustizia Ue deve stabilire: se la direttiva si applica a navi classificate come cargo ma utilizzate sistematicamente per un'attività non commerciale, come quella Sar; se le continue ispezioni sono legittime; se lo Stato di approdo può pretendere una riclassificazione delle imbarcazioni da parte dello Stato di bandiera; se questa richiesta è legittima per una categoria non prevista. Sulle attività Sar svolte da navi civili, infatti, esiste un vuoto nel diritto comunitario, richiamato anche dal recente Patto europeo sull'immigrazione e l'asilo. Resta da capire se in assenza della classificazione formale Sar le navi civili non devono svolgere questa attività o se possono farlo con altre certificazioni. È interessante che il Tar rimandi la decisione alla Corte europea per l'esistenza di «dubbi interpretativi», ma poi suggerisca letture favorevoli a Sea-Watch su tutti i punti controversi. E che solleciti una procedura d'urgenza in sede europea perché la decisione influirà sulla sorte delle altre cinque navi bloccate in porto e delle due a rischio di provvedimenti analoghi.

**AL DI LÀ DEL PIANO GIURIDICO** la vicenda solleva due paradossi. Alle navi delle Ong sono richiesti adeguamenti strutturali in base all'equiparazione tra naufraghi e passeggeri (dal momento che l'attività Sar è svolta in maniera sistematica e non occasionale). Ma le navi della Guardia costiera, cioè il soggetto istituzionale che fa ricerca e soccorso, rispettano quelle caratteristiche? «Ovviamente no» afferma Vittorio Alessandro, ammiraglio della Guardia costiera in congedo e membro del [Comitato per il soccorso in mare](#). Le motovedette classe 300, che a Lampedusa

hanno svolto la maggior parte dei soccorsi, sono pensate e organizzate per interventi di emergenza: uscire dal porto, soccorrere e portare immediatamente a terra. I problemi e i rischi della permanenza a bordo si pongono solo quando alle navi è impedito di attraccare per molti giorni. Solo così le unità di soccorso possono essere additate come rischio aggiuntivo invece che come risoluzione dellemergenza».

**IL SECONDO PARADOSSO** è che la certificazione Sar richiesta alla Germania non esiste neanche in Italia. O meglio, qui è presente un organo tecnico accreditato alla classificazione e valutazione delle unità navali: si chiama Rina, registro italiano navale, e ha una storia lunga che inizia nel giugno 1861, tre mesi dopo la proclamazione del Regno d'Italia. Il 21 febbraio 2020 ha classificato la nave italiana Mare Jonio, di **Mediterranea**, come nave di soccorso. Ma la Guardia costiera non ha riconosciuto la certificazione e ha diffidato il rimorchiatore dal realizzare attività di salvataggio «in modo stabile e preordinato».

**AD AGOSTO** di quest'anno l'ente ha rilasciato lo stesso certificato alla Ocean Viking, battente bandiera norvegese. La nave della Ong Sos Mediterranée è rimasta comunque sotto sequestro fino al 21 dicembre, liberata solo dopo cinque mesi e numerosi interventi di adeguamento ordinati dalla Guardia costiera. Tra questi, si legge nel **comunicato**, l'installazione di zattere di salvataggio più grandi, giubbotti salvagente aggiuntivi, tute di immersione ed equipaggiamenti di sicurezza supplementari da utilizzare nel caso in cui la Ocean Viking debba essere evacuata mentre ci sono dei sopravvissuti a bordo (uno dei motivi dei fermi è che le navi delle Ong non avrebbero potuto garantire l'evacuazione dei naufraghi se la loro stessa nave fosse naufragata).

**CONTATTATO** dal *manifesto*, il Rina ha spiegato che la sua notazione di «Rescue» è «attribuita a navi che, in caso di necessità, hanno le sistemazioni e le dotazioni per soccorrere e accogliere a bordo dei naufraghi in sicurezza. Affinché una nave possa operare in maniera sistematica come unità di soccorso è necessario che risponda anche alle norme statutarie applicabili che vengono definite dall'amministrazione di bandiera». Punto e daccapo quindi.

© 2021 IL NUOVO MANIFESTO SOCIETÀ COOP. EDITRICE