NOMOS
Le attualità nel diritto
Quadrimestrale di Teoria generale,
Diritto pubblico comparato e Storia costituzionale

Sentenza n. 101 del 2025

Presidente: Giovanni Amoroso – Giudice relatore e redattore: Giovanni Pitruzzella
decisione del 21 maggio 2025, deposito dell'8 luglio 2025
comunicato stampa dell' 8 luglio 2025

Giudizio di legittimità costituzionale in via incidentale
atto di promovimento: ordinanza n. 205 del 2024

parole chiave:
STRANIERO – IMMIGRAZIONE – RICERCA E SOCCORSO IN MARE

disposizione impugnata:
- Art. 1, comma 2-*sexies*, del decreto-legge 21 ottobre 2020, n. 130, convertito, con modificazioni, nella legge 18 dicembre 2020, n. 173, come inserito dall'art. 1, comma 1, lett. b), del decreto-legge 2 gennaio 2023, n. 1, convertito, con modificazioni, nella legge 24 febbraio 2023, n. 15

disposizioni parametro:
- artt. 3, 10, 25, 27, primo e terzo comma, e 117 della Costituzione

dispositivo:
non fondatezza

La Corte costituzionale si è pronunciata sulle questioni sollevate dal Tribunale ordinario di Brindisi, riguardanti la disciplina del **fermo amministrativo delle navi**, prevista dall'art. 1, comma 2-*sexies*, del decreto-legge 21 ottobre 2020, n. 130, introdotto con il d.l. n. 1/2023. Tale disposizione viene censurata dal rimettente nella parte in cui sanziona, con il fermo amministrativo per venti giorni della nave utilizzata per commettere la violazione, il comandante o l'armatore che non fornisce le informazioni richieste dalla competente autorità nazionale per **la ricerca** e il **soccorso in mare** o non si uniforma alle sue indicazioni.
I profili di incostituzionalità denunciati riguardano l'**automatismo del trattamento sanzionatorio**, a fronte di condotte eterogenee riconducibili alla fattispecie, che precluderebbe una graduazione della pena, e l'**indeterminatezza della previsione legale**, data dal "rinvio" a un «ordine impartito da un'autorità diversa da quella italiana, che non risulta sempre "formalizzato in un atto amministrativo", e impedirebbe il vaglio della compatibilità dell'ordine con i "limiti di legge e costituzionali vigenti nell'ordinamento nazionale"». Infine, si sostiene l'incostituzionalità della previsione, per **violazione delle norme di diritto internazionale**, laddove consentirebbe di riconoscere «la valida esistenza di una "zona SAR" libica e la legittimità degli ordini impartiti da

ISSN 2279-7238

quell'autorità nelle operazioni di soccorso» e nell'annoverare lo Stato libico tra i porti sicuri.
La Corte ha affrontato, in primo luogo, la questione della presunta violazione del principio di determinatezza (art. 25 Cost.), qualificando il fermo della nave come una sanzione di natura punitiva, sebbene di natura amministrativa, per poi dichiarare **infondate** le questioni sollevate.
Secondo il giudice delle leggi, la condotta sanzionata (che si sostanzia nel non fornire le informazioni richieste dall'autorità competente e nel non rispettarne le indicazioni) **è descritta con sufficiente chiarezza e precisione** dalla norma, che così stabilisce in modo chiaro il *discrimen* tra attività lecite e illecite, prevenendo l'arbitrio interpretativo e garantendo la conformità al principio della certezza del diritto. La normativa nazionale si colloca, inoltre, nel **quadro delle regole di cooperazione internazionale** previste dalla Convenzione di Amburgo in materia di ricerca e soccorso in mare. Le sanzioni previste si applicano solo nei casi di inosservanza di ordini legittimamente emessi e conformi alle norme internazionali.
La Corte ha poi dichiarato **infondate** anche le questioni sollevate in riferimento agli articoli 10 e 117 della Costituzione. Innanzitutto, l'interpretazione sistematica fa sì che la disposizione indubbiata debba essere letta **in armonia sia con i principi costituzionali** richiamati dal giudice rimettente **sia con gli obblighi internazionali** di soccorso in mare e il divieto di respingimento.
Inoltre, la normativa nazionale è strettamente legata alla Convenzione SAR (Search and Rescue), che fa parte di un sistema di regole orientate alla salvaguardia della vita umana in mare e fondate sulla reciproca fiducia tra Stati. Solo fonti ufficiali, attuali e basate su dati oggettivi, riconosciute dalla Repubblica Italiana, possono mettere in discussione questa fiducia.
Ne consegue che **deve avere priorità l'indicazione di un porto sicuro**, che garantisca il rispetto della vita, dei bisogni essenziali, della libertà e dei diritti fondamentali, come il divieto di tortura e di trattamenti inumani o degradanti. Pertanto, un ordine che imponga condotte tali da mettere a rischio la vita umana in mare non è vincolante e la sua inosservanza non può essere sanzionata.
La Corte ha infine escluso l'incostituzionalità dell'applicazione obbligatoria del fermo della nave, ritenendo che la misura non sia né irragionevole né sproporzionata. Essa **punisce solo le violazioni che compromettono la finalità stessa della Convenzione SAR** — ossia la salvaguardia della vita in mare — e che minacciano il sistema di cooperazione internazionale da essa istituito, in assenza di motivi legittimi.
Da ultimo, in ordine alla impossibilità di graduare la sanzione del fermo, il giudice delle leggi ha disposto la restituzione degli atti al rimettente, affinché possa valutare l'impatto, in termini di rilevanza e non manifesta infondatezza, dello *ius superveniens*, rappresentato dal decreto-legge 11 ottobre 2024, n. 145, convertito, con modificazioni, nella legge 9 dicembre 2024, n. 187, che è intervenuto sulla fissità della disciplina.

Dorinda Caccioppo