

DIRITTI CIVILI E POLITICI

Corte europea dei diritti umani e Tribunale internazionale del diritto del mare: il caso Mangouras

La sentenza *Mangouras c. Spagna* della Corte europea dei diritti umani si presenta quale un interessante esempio di dialogo tra corti internazionali (Corte europea dei diritti umani – la Corte – e Tribunale internazionale del diritto del mare

– ITLOS) chiamate ad esprimersi su medesime circostanze in cui più settori specializzati del diritto internazionale (diritti umani e diritto del mare) trovano applicazione e si sovrappongono. Si può altresì affermare che tale sentenza costituisce un esempio di cross-fertilization tra giurisdizioni internazionali (T. Treves, “Cross-fertilization between different international courts and tribunals: The Mangouras case”, in corso di pubblicazione). Se in una prospettiva di pura analisi della prassi giudiziale internazionale, tale affermazione e la connotazione positiva ad essa legata trovano conferma e richiamano il più ampio dibattito sulla frammentazione del diritto internazionale, un’analisi del merito della questione solleva numerose criticità quanto all’interpretazione dell’art. 5.3 CEDU fornita dalla Corte.

Il ricorrente, il sig. Mangouras, di nazionalità greca, era il capitano del tristemente famoso cargo *Prestige*, battente bandiera delle Bahamas, che affondò il 13 novembre 2002 nella zona economica esclusiva spagnola, al largo delle coste della Cantabria e della Galizia, con conseguente dispersione di carburante fossile che causò un vero disastro ambientale. Successivamente al salvataggio dell’equipaggio effettuato dalle autorità della Galizia, il sig. Mangouras, in quanto capitano, venne arrestato e posto in detenzione cautelare con decisione del 17 novembre 2001. Le autorità spagnole richiedevano per l’eventuale rilascio il pagamento di una cauzione di 3.000.000 di euro, somma determinata in funzione della gravità della situazione e delle eventuali responsabilità del capitano, non tanto per quanto riguarda l’origine della fuoriuscita di carburante che era di natura accidentale, ma per non avere sufficientemente cooperato in seguito con le autorità spagnole. Pertanto l’elevato ammontare della cauzione si giustificava per la gravità della fattispecie criminosa e per il rischio di fuga in ragione dell’assenza di legami del capitano con la Spagna.

Il sig. Mangouras contestò a varie riprese davanti alle giurisdizioni spagnole il fondamento stesso della detenzione preventiva nonché l’ammontare della cauzione, richiedendone una revisione al ribasso in considerazione della (ritenuta) sproporzione rispetto alle sue personali condizioni finanziarie. Il caso venne portato



davanti alla Corte costituzionale spagnola che respinse il ricorso del sig. Mangouras alla luce di "the primary objective of securing the accused's presence at the trial, the seriousness of the offences in question, the national and international disaster caused by the oil spill, the fact that the accused is a non-national and the fact that he has no ties in Spain" (corsivi aggiunti). Alla luce di queste motivazioni, la Corte spagnola enfatizzò il rischio di fuga, rischio che poteva essere neutralizzato solo grazie ad un'elevata cauzione; l'ammontare della cauzione si giustificava inoltre, secondo la Corte, alla luce del "professional environment" del sig. Mangouras (par. 25). Quest'ultimo si appella quindi alla Corte di Strasburgo, invocando una violazione dell'art. 5.3 CEDU in ragione del carattere eccessivo della cauzione richiesta dalle autorità spagnole, facendo valere, in particolare, i seguenti argomenti (par. 58-64): che all'epoca dei fatti aveva 67 anni e che il Codice penale spagnolo non prevede pene detentive per persone di quell'età; che l'ammontare della cauzione era stato fissato in considerazione della situazione finanziaria di terzi (la compagnia assicurativa e il proprietario del Prestige); che la gravità della fattispecie criminosa non poteva essere un criterio secondo cui decidere l'ammontare della cauzione, invece dovendo quest'ultima essere proporzionata alla situazione personale e finanziaria dell'imputato.

La Corte riprende e conferma l'interpretazione della Corte costituzionale spagnola affermando il carattere eccezionale del caso (par. 83) alla luce della gravità della violazione, della necessità di assicurare la presenza del sig. Mangouras in giudizio, del rischio di fuga e dell'ambiente professionale. In particolare, siccome dopo 83 giorni di detenzione preventiva, il sig. Mangouras era stato rilasciato in seguito al pagamento della cauzione da parte della compagnia assicurativa del proprietario del Prestige, la Corte afferma che ciò conferma l'approccio assunto dalle corti spagnole, rendendo inutile un'indagine sui motivi del comportamento della compagnia assicurativa, volta ad accertare se essa avesse agito sulla base di un'obbligazione contrattuale oppure secondo considerazioni di natura umanitaria (par. 90). Pertanto, la Corte non ritiene che ci sia stata violazione dell'art. 5.3 CEDU.

Questa presa di posizione è stata duramente criticata nell'opinione dissenziente congiunta presentata da ben 8 giudici (Rozakis, Bratza, Bonello, Cabral Barreto, David Thór, Björgvisson, Nicholaou e Bianku) i quali ritengono che la Corte ha erroneamente avallato le conseguenze derivanti dal "Delphic statement" (par. 6 dell'Opinione dissenziente) della Corte costituzionale spagnola relativamente al "professional environment" del Sig. Mangouras in quanto non vi è prova del fatto che le autorità spagnole abbiano mai veramente indagato l'esistenza e l'eventuale natura del rapporto tra quest'ultimo e la compagnia assicurativa e il proprietario. Pertanto la determinazione della cauzione sulla base del non comprovato presupposto che il proprietario e l'assicuratore avrebbero pagato la cauzione sarebbe contraria, secondo gli estensori dell'opinione, all'art. 5.3.

Per quanto riguarda il criterio basato sulla gravità della fattispecie e delle sanzioni previste, i giudici dissenzienti ritengono che questo non possa essere un fattore determinante nel decidere dell'ammontare di una cauzione, in quan-

to esso andrebbe al di là della considerazione delle garanzie dell'imputato contenute nell'art. 5.3 CEDU (par. 8 dell'Opinione dissenziente). La Corte invece applica questo criterio rifacendosi alla giurisprudenza dell'ITLOS in materia di pronto rilascio (par. 46-47, 89).

In base all'art. 292 della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (CNUDM) e all'art. 110 delle Regole di procedura dell'ITLOS, uno Stato parte, o una persona autorizzata ad agire in suo nome, può chiedere all'ITLOS di decidere, secondo una procedura d'urgenza, del rilascio di una nave battente la propria bandiera e del suo equipaggio che sono stati oggetto di arresto da parte di un altro Stato parte. Conformemente all'art. 73 CNUDM, uno Stato costiero è infatti autorizzato a procedere al fermo delle navi e dei loro equipaggi sospettati di agire in violazione del regime esistente nella sua zona economica esclusiva (art. 55 e s. CNUDM). Le navi e gli equipaggi così fermati devono essere prontamente rilasciati dietro pagamento di una ragionevole cauzione o di altre forme di garanzia (art. 73.2 CNUDM).

L'ITLOS ha sviluppato negli anni una prassi relativa alla determinazione della cauzione e ha elaborato una serie di criteri volti a garantire la ragionevolezza del suo natura, della sua forma e del suo ammontare (v. ITLOS, *M/V Saiga* (No 1 Case (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea), sentenza del 4 dicembre 1997, ITLOS Report, 1997, par. 82). Questi criteri, richiamati dalla Corte di Strasburgo nella sentenza qui in esame (par. 46-47), possono essere così riassunti: la gravità della presunta violazione; le sanzioni previste per la violazione richiamata dalla normativa interna dello Stato costiero che ha deciso il fermo; il valore della nave fermata e/o del carico sequestrato; l'ammontare e la forma della cauzione eventualmente già decisa dalle autorità interne dello Stato costiero.

L'apprezzamento della gravità della presunta violazione risulta particolarmente difficoltoso e delicato. Infatti, tale valutazione comporta la presa in considerazione delle sanzioni previste dalla normativa interna dello Stato costiero o delle sanzioni imposte dagli organi giudiziari interni sulla base della normativa in questione; sanzioni che non presentano necessariamente un sufficiente grado di obiettività (T. A. Mensah, "The Tribunal and the Prompt Release of Vessels", in *International Journal of Marine and Coastal Law* 2007, p. 441). Inoltre, nel valutare la normativa e prassi interna, il Tribunale deve agire "without prejudice to the merits of any case before the appropriate domestic forum against the vessel, its owner or its crew" (art. 292. 3 CNUDM); esercizio alquanto difficile giacché il Tribunale, apprezzando la gravità della violazione, è portato ad apprezzare indirettamente la ragionevolezza delle sanzioni previste dalla normativa interna (V. P. Cogliati-Bantz, "International Tribunal for the Law of the Sea. *Hoshinmaru* (Japan v. Russian Federation) and *Tomimaru* (Japan v. Russian Federation), Prompt Release Judgments of 6 August 2007", in *International and Comparative Law Quarterly* 2009, p. 251).

Nel caso di specie, la Corte dà rilievo agli sviluppi normativi recenti, a livello internazionale, dell'Unione europea e nazionale (par. 86), in materia di criminalizzazione dei reati ambientali che devono essere presi in considerazione nell'interpretare l'art. 5.3 CEDU (par. 87). Rifacendosi ai criteri elaborati nella

giurisprudenza dell'ITLOS, ricordando la diversa missione di quest' organo rispetto alla propria, essa conferma quindi la ragionevolezza della cauzione fissata dalle autorità spagnole anche alla luce delle "disastrous environmental and economic consequences of the oil spill" (par. 92).

Nonostante le critiche sopra esposte sulla decisione di merito della Corte, è interessante rilevare il modo in cui questa ha richiamato la giurisprudenza elaborata da un altro organo giurisdizionale internazionale in una prospettiva di cross-fertilisation, ossia per sanare delle lacune del proprio sistema normativo di riferimento (al riguardo, v. C. Brown, *A Common Law of International Adjudication*, Oxford, 2007, spec. p. 5, 35 e ss.). Il sistema giuridico considerato (la CEDU e il suo organo giudicante) ha insomma 'codificato' gli stimoli provenienti dalle soluzioni normative elaborate da un altro sistema (la CNUDM e l' ITLOS) relativamente ad una base fattuale comune (L. Gradoni, "Systèmes juridiques internationaux: une esquisse", in H. Ruiz Fabri, L. Gradoni, *La circulation des concepts juridiques: le droit international de l'environnement entre mondialisation et fragmentation*, Paris, 2009, p. 39 e ss.). Com'è noto, tale 'codificazione' può avvenire secondo varie tecniche interpretative o di "prise en compte", ossia i diversi modi in cui il creatore della norma o il suo interprete, in un sistema giuridico determinato, considerano interessi e valori legati ad un altro sistema. Dai rilevanti paragrafi della sentenza in esame (par. 46-47, 89) si può constatare come la Corte semplicemente rinvii alla costruzione normativa elaborata da un altro sistema relativamente ad una fattispecie nuova per il suo sistema di riferimento. La Corte non ritiene infatti necessario sviluppare un impianto teorico specifico per giustificare tale richiamo, atteggiamento indicativo di un'apertura e fiducia nei confronti dell'operato degli altri organi giurisdizionali internazionali (Treves, cit. supra).

Nella giurisprudenza in materia di pronto rilascio, l'ITLOS ha anche affermato che " the obligation of prompt release of vessels and crews include elementary considerations of humanity and due process of law. The requirement that the bond or other financial security must be reasonable indicates that a concern for fairness is one of the purposes of this provision" (ITLOS, *Juno Trader, Saint Vincent e Grenadines c. Guinea-Bissau*, sentenza del 18 dicembre 2004, in ITLOS Report 2004, par. 77). Il richiamo, da parte della Corte, dei criteri per l'apprezzamento della ragionevolezza della cauzione avrebbe quindi dovuto dare rilievo anche alle considerazioni di umanità richiamate dallo stesso ITLOS nell'interpretazione della normativa appartenente al suo sistema di riferimento.