

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## La Francia ferma la nave ombra Deliver in Sicilia, ma su questi blitz pesano incognite

Nicola Capuzzo · Thursday, June 25th, 2026

La marina militare francese ha abbordato e ispezionato la petroliera Deliver, intercettata mentre transitava al largo delle coste della Sicilia. La notizia è giunta direttamente dal presidente Emmanuel Macron sul social X, il quale ha confermato che l'unità è stata scortata verso un punto di ancoraggio sicuro per approfondire gli accertamenti documentali e tecnici, sulla base dell'ipotesi di violazione del diritto marittimo relativamente al trasporto di greggio sanzionato.

La Deliver è un'unità già nota agli analisti del settore: secondo quanto riportato da *euronews.com* sulla base dei flussi informativi della Direzione principale dell'intelligence ucraina, la nave è attivamente coinvolta nell'esportazione di petrolio russo dal 2024, operando prevalentemente dai terminal del Baltico e del Mar Nero. Al momento del fermo la petroliera, salpata dal porto russo di Primorsk e diretta verso i mercati asiatici, batteva bandiera del Camerun, uno dei registri marittimi più critici a livello mondiale secondo le autorità di controllo. L'abbordaggio si è svolto con le stesse [modalità applicate a fine maggio in Atlantico per il caso della Tagor](#) e in precedenza per la Deyna: in questi casi, la contestazione di irregolarità amministrative o di registrazioni non valide viene utilizzata per attivare i poteri di polizia marittima internazionale in acque extraterritoriali, puntando a superare l'immunità giurisdizionale dello Stato di bandiera con l'obiettivo ufficiale di verificare l'effettiva nazionalità dello scafo.

Con quest'ultimo intervento, l'azione dei paesi europei nel presidiare i passaggi obbligati dello shipping internazionale appare più aggressiva e coordinata rispetto al passato, specialmente nel contrasto al fenomeno del flag-hopping e all'uso di coperture assicurative opache. Poco prima del fermo della Deliver, le forze armate del Regno Unito avevano infatti condotto un simile, corposo intervento nel Canale della Manica, durato sei ore, nei confronti della petroliera Smyrtos, proveniente anch'essa dalla Russia. Azioni a cui si aggiungono, nelle ultime settimane, l'ispezione della Sandhya in Mediterraneo da parte della missione europea Irini e il blocco della già citata Tagor in Atlantico.

Il moltiplicarsi di questi blitz da parte delle marine europee riaccende comunque anche il dibattito sui complessi equilibri tra il regime sanzionatorio occidentale e il diritto internazionale della navigazione. Se le sanzioni adottate dall'Unione europea e dal Regno Unito consentono di vietare l'accesso ai porti e di limitare i servizi assicurativi, finanziari e commerciali alle navi in black list, queste misure non si traducono automaticamente in un diritto di abbordaggio e ispezione in acque

internazionali. Su questo delicato confine fa chiarezza l'avvocato Andrea Giardini, dello Studio Legale Zunarelli, evidenziando come la cosiddetta 'flotta ombra' russa sia diventata uno dei principali banchi di prova dell'efficacia dei provvedimenti commerciali contro Mosca. Secondo l'esperto, la chiave di volta va ricercata nella Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (Unclos) del 1982: in alto mare prevale il principio della libertà di navigazione (Art. 87) e la giurisdizione tendenzialmente esclusiva dello Stato di bandiera (Art. 92). Di conseguenza, una nave non può essere fermata in acque internazionali soltanto perché inserita in una lista di soggetti sanzionati.

Il quadro normativo cambia però radicalmente a seconda della posizione geografica in cui si trova l'unità. Nel caso della Smyrtos, ad esempio, il Canale della Manica ha offerto alle autorità britanniche una base giuridica che non esiste in alto mare: nelle proprie acque territoriali (fino a 12 miglia) o nella zona contigua (fino a 24 miglia), lo Stato costiero può infatti esercitare specifici e stringenti poteri di controllo.

Per le operazioni svolte in alto mare dalla missione Irini o dalla Marina francese le cose sono diverse, nonostante sulla Deliver non si conoscano ancora tutti i dettagli operativi. In acque internazionali, spiega l'avvocato Giardini, il fondamento giuridico è rappresentato esclusivamente dall'articolo 110 Unclos, che disciplina il cosiddetto 'diritto di visita'. La norma consente a una nave da guerra di avvicinare e ispezionare un mercantile straniero solo quando vi siano ragionevoli motivi per sospettare che sia privo di nazionalità o che la bandiera dichiarata sia falsa. Le caratteristiche tipiche della flotta ombra – cambi frequenti di bandiera, registrazioni opache, manipolazione dei sistemi Ais o operazioni ship-to-ship – non autorizzano di per sé l'abbordaggio, ma possono tutt'al più contribuire a formare quel 'ragionevole sospetto' richiesto dalla Convenzione per verificare la nazionalità.

Il crinale è comunque molto stretto e comporta precise responsabilità per gli Stati membri. Se il sospetto si rivela infondato, e sempre che la nave non vi abbia dato causa con la propria condotta, lo Stato che ha effettuato il controllo può essere chiamato a rispondere dei danni e delle ingenti perdite economiche legate al fermo del mercantile, come previsto dallo stesso articolo 110.

I recenti casi geopolitici dimostrano dunque che le sanzioni e il diritto del mare operano su piani distinti. Le prime individuano le navi da colpire con misure restrittive; il secondo stabilisce quando e in quali condizioni geopolitiche e geografiche tali navi possano essere effettivamente fermate. Secondo l'analisi dello Studio Zunarelli, confondere questi due livelli rischierebbe di creare pericolosi precedenti e di indebolire proprio le basi giuridiche delle azioni volte a garantire il rispetto delle sanzioni internazionali nel lungo periodo.

*In evidenza un fermo immagine del post su X di Emmanuel Macron*

**ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER  
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Thursday, June 25th, 2026 at 9:45 am and is filed under [Navi, Politica&Associazioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.

