



Procura della Repubblica

presso il Tribunale di Agrigento

RICHIESTA D'ARCHIVIAZIONE

- Art. 408 c.p.p. -

Al Sig. Giudice per le indagini preliminari
- Sede -

I Pubblici Ministeri,
Letti gli atti del procedimento penale a margine indicato a carico di:

RACKETE Carola, nata il 08/05/1988 a Preetz Kreis Plon (Germania) elettivamente domiciliata presso lo studio dell'avv. MARINO Leonardo sito in Agrigento via Mazzini n. 205
Difesa di fiducia dagli avv. MARINO Leonardo del Foro di Agrigento e GAMBERINI Alessandro del Foro di Bologna

per:

A) Art. 12 comma 1 e 3 lett. a) D.lgs. 286/1998

Perché, nella qualità di comandante della nave "Sea Watch 3" IMO 7302225, battente bandiera olandese, violando le disposizioni contenute nel medesimo Decreto legislativo, trasportava o comunque compiva atti diretti a procurare illegalmente l'ingresso nel territorio italiano di 53 cittadini extracomunitari; in particolare, dopo averli fatti salire a bordo della nave, in seguito all'evento SAR occorso il 12.06.2019 a circa 45 miglia dalla costa libica, in zona SAR di competenza libica, conduceva l'imbarcazione verso l'isola di Lampedusa, ove avveniva lo sbarco di 13 persone a seguito di evento MEDEVAC (evacuazione medica d'urgenza).

Con l'aggravante dell'aver consentito l'ingresso nel territorio italiano di più di cinque persone.

Commesso in Lampedusa il 26.06.2019

B) Art. 1099 cod. nav.

Perché, nella qualità di comandante della nave "Sea Watch 3" IMO 7302225, battente bandiera olandese, mentre si trovava in navigazione in direzione Lampedusa in posizione 35°30'N e 012°52' E, non obbediva all'ordine di non entrare nelle acque territoriali italiane, emesso ai sensi del D.L. n. 53/2019 dal Comandante della nave da guerra in funzione di polizia "Vedetta V808" della Guardia di Finanza.

Commesso in Lampedusa il 26.06.2019

---000---

1. CRONOLOGIA DEGLI EVENTI

I fatti oggetto del presente procedimento penale riguardano un evento SAR accaduto in acque internazionali, all'interno dell'area S.A.R. libica, a decorrere dalle 09.50B (Bravo, ora di Roma, UTC +2) del 12/06/2019, data e orario del primo avvistamento del gommone (*rubber boat*) di colore blu con a bordo 53 cittadini extracomunitari di diverse nazionalità.

Secondo le informazioni fornite da alcuni dei migranti salvati dalla nave “Sea Watch 3” IMO 7302225, battente bandiera olandese:

- il **11/06/2019** intorno alle ore 24.00, erano partiti da una spiaggia nei pressi del porto di Zawiyah (Libia) a bordo di gommone blu di circa 7 metri con un motore fuoribordo YAMAHA da 45 cv, con a bordo 6 taniche di carburante da 20 litri ciascuna.
- L'imbarco era gestito da uomini libici armati, i migranti avevano pagato all'organizzazione libica del denaro per il viaggio, somme variabili da 2.000 a 5.000 dinari libici.
- Soltanto alcuni passeggeri avevano dei giubbotti salvagente, quelli che li indossavano li avevano acquistati sulla spiaggia, al momento dell'imbarco, dai trafficanti per 150 dinari l'uno.
- Alcuni dei migranti, nei mesi precedenti alla partenza erano stati detenuti in centri di detenzione libici, ove venivano sottoposti quotidianamente a torture fisiche per costringerli a pagare delle somme di denaro (il personale della Polizia di Stato italiana che aveva condotto gli interrogatori aveva dato atto delle cicatrici sui corpi dei dichiaranti, compatibili con i fatti denunciati)
- Hanno navigato senza problemi per tutta la notte;
- la mattina del 12/06/2019, intorno alle ore 11.00 sono cominciati i problemi: il carburante che avevano a bordo è terminato e l'imbarcazione è rimasta alla deriva, inoltre i migranti a bordo hanno sentito un “piccolo boato”, si sono accorti che era scoppiato uno dei tubolari del gommone, nella parte anteriore, e immediatamente la piccola imbarcazione ha cominciato ad imbarcare acqua. Ciò ha scatenato agitazione e disperazione a bordo;
- Uno dei migranti a bordo ha chiamato un numero di soccorso e, parlando in francese, ha chiesto aiuto
- Dopo circa 1 ora di navigazione i naufraghi notavano un aereo o un elicottero che li sorvolava;
- Dopo circa 1 ora vedevano una nave che si veniva nella loro direzione. Quella nave li ha soccorsi con l'ausilio di due gommoni che aveva a bordo. Si trattava della nave SEA WATCH, come era scritto sulle fiancate.
- Al termine del salvataggio, la nave che li aveva soccorsi è stata raggiunta da una nave militare libica, che dopo aver fatto alcuni giri intorno al gommone blu abbandonato, invertiva la rotta e si allontanava
- La nave SEA WATCH, dopo il salvataggio, rimase a pattugliare l'area per diverso tempo (circa 24 ore), per verificare se vi fossero altre imbarcazioni in difficoltà, per poi dirigersi verso Lampedusa.
- Nei pressi dell'isola di Lampedusa l'equipaggio li informò che avevano dei problemi a sbarcare, in quanto le Autorità non avevano accolto la loro richiesta di sbarco. L'attesa aveva creato uno stato d'agitazione tra i migranti, erano tutti molto stanchi e provati, tanto che alcuni avevano pensato di buttarsi in mare per raggiungere l'isola a nuoto.

(V. Nota prot. n. 0045787 del 09/07/2019 della II Sezione “Criminalità straniera” della Squadra Mobile di Agrigento, con allegato le dichiarazioni rese da 8 migranti, a firma del Dirigente dr. Giovanni MINARDI)

Una prima precisazione è opportuna: gli eventi si sono svolti in parte in acque internazionali, in parte in acque nazionali italiane, per poi concludersi sul suolo italiano, hanno visti coinvolti diversi soggetti internazionali. Per tale motivo è necessario spendere due parole preliminari sul sistema dei fusi orari.

Ogni evento accaduto nel Mondo può essere annotato in “local time”, cioè nell'orario della zona in cui accade, o può essere registrato riportando l'orario del soggetto che effettua l'annotazione, orario che potrebbe non coincidere con quella della zona in cui l'evento è accaduto, se il soggetto che effettua l'annotazione si trova in una zona avente un fuso orario diverso.

Com'è noto i fusi orari fanno riferimento al concetto dei meridiani. Il primo meridiano è per convenzione il meridiano che passa dal Royal Greenwich Observatory (appena fuori Londra). Di conseguenza il fuso orario di riferimento (UTC+0) è il fuso orario di partenza per calcolare i diversi fusi.

Per quello che interessa questo procedimento penale, la Marina e l'aviazione civile usano la lettera Z (Zulu time) per riferirsi al fuso orario inglese (UTC+0), facendo riferimento alle sigle dell'alfabeto fonetico NATO. Di conseguenza il fuso orario italiano è il UTC+1 o Alfa time (A), nel periodo ora solare (autunno/inverno) e UTC+2 B (Bravo) nel periodo ora legale (primavera/estate). Il fuso orario della Libia è UTC+2 B (Bravo), la Libia non adotta l'ora legale.

In Italia a giugno 2019 era in vigore l'ora legale UTC+2 B (Bravo), che quell'anno entrò in vigore il 31/03/2019 alle 2.00.

Parte della cronologia degli eventi è riportata in un documento del MRCC (Maritime Rescue Co-ordination Centre) di Roma, che costituisce la Centrale Operativa del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto italiana (Italian Coast Guard) incaricata, tra le altre cose, di coordinare l'attività di ricerca e soccorso in mare in caso di naufragi intervenuti nella zona S.A.R. (Search and Rescue) di competenza italiana.

La Guardia Costiera Italiana riporta tutti gli orari in Bravo (B), fuso orario italiano, anche se cita documenti che riportano orari in fusi orari diversi.

(V. Cronologia evento n. 194/2019 del 12/06/2019 MRCC Roma)

La cronologia predisposta da MRCC Roma (Guardia Costiera Italiana) non è l'unico documento acquisito agli atti in cui si mettono in fila gli avvenimenti accaduti dal 12 al 26 giugno 2019. Ulteriori ricostruzioni vengono effettuate anche da:

- Stazione Navale Palermo – Guardia di Finanza *(V. Annotazione di Polizia Giudiziaria a firma del Tenente Edoardo ANEDDA allegata alla Nota prot. n. 364104/2019 del 27/06/2019 della Stazione Navale G.d.F. di Palermo)*;
- Tenenza della Guardia di Finanza di Lampedusa *(V. CNR Prot. n. 0369315/2019 del 29/06/2019 a firma del Lgt. Antonino GIANNO con allegato il verbale di sequestro della nave "Sea Watch 3" del 19/05/2019 alle 18,07)*
- Documentazione prodotta dalla difesa dell'indagato RACKETE Carola;
- Atti dell'Ufficio Circondariale marittimo di Lampedusa sottoscritti dal Comandante T.V. (CP) Leandro TRINGALI
- Nota prot. n. 410781 del 18/07/2019 del Nucleo di Polizia Economico Finanziaria della Guardia di Finanza di Agrigento a firma del T. Col. DELL'ANNA Giuseppe)

Dai documenti ufficiali sopra citati, dalle dichiarazioni rese in sede d'interrogatorio dall'indagato RACKETE Carola (Comandante della nave "Sea Watch 3" IMO 7302225) e dalla documentazione prodotta da quest'ultimo è possibile effettuare una sommaria descrizione dei fatti. In particolare, si ricava che:

09 giugno 2019

- La SW3 lasciava il porto di Licata (AG) con destinazione dichiarata Marsiglia (Francia). In realtà l'imbarcazione si dirigeva verso l'area SAR libica.

12 giugno 2019

- 09.50 UTC (11:50 ora italiana) la SW3 riceveva una comunicazione radio VHF dall'aereo "COLIBRI"¹, sulla presenza di un gommone blu con a bordo circa 50 persone in potenziale *distress* (situazione di pericolo), a circa 35 miglia a Nord/Ovest da Tripoli in navigazione con rotta Nord e velocità di 3 nodi circa.
- La SW3 informava via e-mail le Autorità SAR libiche, maltesi, olandesi (stato di bandiera della nave) e italiane di aver ricevuto un'informazione da parte del velivolo COLIBRI, di un potenziale "*distress*" relativo ad un gommone di colore blu, con circa 50 persone a bordo, in posizione Lat. 33°24' Nord – Long. 012°44' Est (area di responsabilità SAR libica, a circa 37 miglia a nord-ovest di Tripoli, posizione riferita alle ore 10.29b) e che stava procedendo verso il gommone.
- La SW3 si trovava a circa 3 ore di navigazione dal gommone in *distress*, il comandante RACKETE decideva di procedere, quanto più velocemente possibile, al soccorso delle persone in pericolo, impostando la propria rotta E-NE.
- 09:53 UTC (11:53 ora italiana), la Guardia Costiera libica inviava alla SW3 una comunicazione via mail con cui dichiarava di assumere il coordinamento dell'evento SAR in questione, senza però fornire alcuna indicazione o istruzione in merito alle attività da intraprendere o che sarebbero state intraprese dai mezzi navali libici:
- Dopo circa 1 ora e 40 minuti dalla comunicazione radio del COLIBRI' la SW3 metteva in acqua i due RHIB² in dotazione alla nave, che si dirigevano più velocemente verso il target.
- Una volta raggiunto il gommone blu il pilota del RHIB "Atlantic" Chris TOTTI (n. 13 della *crew list*) comunicava alla SW3 che il gommone era sovraccarico, che nessuno a bordo aveva giubbotti di salvataggio, e che l'imbarcazione era di scarsa fattura e aveva problemi di stabilità. I passeggeri non avevano né acqua né cibo né benzina sufficiente. Non aveva attrezzatura di navigazione, bussola o mappa e simili.
- Il secondo RHIB "Tango", comandato da Oscar SCHAIBLE, (n. 14 della *crew list*) giungeva sul posto pochi minuti dopo, perché le due imbarcazioni per motivi di sicurezza devono navigare insieme.
- Il comandante RACKETE, dopo aver ricevuto la comunicazione del RHIB decideva che fosse un caso di *distress* e disponeva che il personale a bordo dei due RHIB eseguissero il salvataggio e che fornissero ai naufraghi i giubbotti di salvataggio che erano già presenti all'interno dei RHIB.
- Dopo circa 17 minuti sul luogo giungeva la SW3. Il comandante RACKETE disponeva che i naufraghi fossero trasbordati dal gommone blu ai RHIB e dai RHIB alla SW3. Il trasbordo completo avvenne in circa 31 minuti.
- 12.38 l'Autorità libica inviava una e-mail a SW3 assumendo la responsabilità formale del coordinamento dell'evento SAR, trasmettendo il messaggio di "*taking responsibility*", inviando sul posto la motovedetta "TALIL", con arrivo previsto in area operazioni per le ore 13.00b
- 13.18 (orario locale) circa la SW3 terminava il salvataggio. A quel punto arrivava sul posto una motovedetta della Guardia costiera libica, i libici prendevano il motore del gommone blu. La RACKETE non sapeva dire cosa i libici avessero fatto del gommone blu, perché a quel punto la SW3 andò via, senza più tornare indietro a vedere cosa avessero fatto i libici.
- 13.20 (orario locale) la Guardia costiera libica comunicava tramite VHF 16 chiedendo alla SW3 perché avesse eseguito il salvataggio. La SW3 rispondeva che avevano applicato la legge del mare.

¹ Il velivolo COLIBRI' è gestito dall'associazione di volontariato francese "*Pilotes volontaires*" ed effettuava attività di monitoraggio aereo in mare, in particolare di eventuali imbarcazioni con a bordo migranti in difficoltà nell'area del Mediterraneo centrale.

² RHIB contrazione di "Rigid Hull Inflatable Boat" (*battello gonfiabile a chiglia rigida*). La SW3 aveva in dotazione due "rhib", entrambi utilizzati nell'evento SAR oggetto del presente procedimento penale.

“Non era tuttavia facile parlare con loro perché non comprendevano né parlavano bene la lingua inglese. Abbiamo ripetuto due volte il nostro punto ma poi abbiamo smesso di comunicare. Non ci hanno chiesto niente, né ci hanno proibito di fare nulla. Non ci hanno dato nessuna altra informazione.”

La motovedetta libica montava una mitragliatrice a prua (che secondo il comandante RACKETE dalla documentazione fotografica sembra essere una delle motovedette consegnate alla Libia dall'Italia e ora appartenente al membro della Guardia costiera libica, il noto miliziano e trafficante AL-BIJA³, che dal luglio 2018 sottoposto alle sanzioni stabilite dal Consiglio di sicurezza delle Nazioni Unite del divieto di viaggio e del blocco delle attività, a causa di crimini che avrebbe commesso, sui quali indagava la Corte penale internazionale dell'Aja.

(V. Dichiarazioni rese in sede d'interrogatorio da Carola RACKETE il 18/07/2019, riscontrate dai documenti prodotti dalla difesa)

ESISTENZA DELLA SITUAZIONE DI DISTRESS (EMERGENZA IN MARE)

Nonostante il gommone blu con a bordo i migranti non apparisse in immediato pericolo di affondamento è convinzione di quest'Ufficio che si trattasse comunque di un'imbarcazione che si trovava in una evidente situazione di pericolo, per cui si doveva temere per la salvaguardia della vita umana in mare, tenendo in considerazioni i seguenti fattori:

- ☒ È notorio che i gommoni utilizzati dai trafficanti libici per il trasporto dei migranti sono di pessima fattura, costantemente a rischio di lacerazione delle camere d'aria e del conseguente improvviso affondamento, come comprovato da decine di eventi SAR, diversi dei quali conclusisi con la morte delle persone a bordo, alcuni dei quali di diretta cognizione di questa Procura della Repubblica di Agrigento;
- ☒ Il gommone blu lungo circa metri 7-10 era certamente sovraccarico, in quanto trasportava molte più persone (53) di quanto ne consentisse una navigazione in sicurezza, in modo da comprometterne la stabilità e la galleggiabilità;
- ☒ Diverse persone a bordo non avevano salvagenti o altri dispositivi personali o collettivi di sicurezza, che ne avrebbero consentito il salvataggio in caso d'improvviso affondamento del mezzo;
- ☒ È notorio che la maggior parte dei migranti trasportati con questi mezzi, soprattutto quelli provenienti dagli Stati sub sahariani, non sanno nuotare e non hanno la minima capacità di restare a galla, tanto da annegare nel giro di pochissimi minuti, come comprovato da decine di eventi SAR, diversi dei quali conclusisi con la morte delle persone a bordo, alcuni dei quali di diretta cognizione di questa Procura della Repubblica di Agrigento;⁴

Alla luce delle considerazioni sopra svolte sussisteva a carico del comandante della nave “Sea Watch 3” IMO 7302225 l'obbligo di prestare soccorso e assistenza alle persone presenti a bordo del gommone blu e di provvedere al successivo trasporto in un luogo sicuro di sbarco (POS), alla luce

³ **Abd al Rahman al Milad, detto Al Bija**, nato a Tripoli (Libia) nel 1989, militare libico con ruoli di comando della Guardia Costiera di Zawiyah (Libia), sottoposto a Sanzione da parte del Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite in quanto accusato di essere un trafficante di migrante e di aver commesso episodi di violenza contro migranti, compreso l'affondamento di barche con migranti a bordo usando di armi da fuoco (Risoluzione 1970 (2011) del Consiglio di Sicurezza ONU – LYI.026)

⁴ A bordo del gommone blu si trovavano quasi tutti migranti sub sahariani provenienti da Ghana, Togo, Camerun, Costa d'Avorio, Mali, Guinea, Burkina Faso, Niger, oltre che 2 migranti originari dell'Egitto. (V. Annotazione dell'Ufficio Immigrazione - Questura di Agrigento concernente lo sbarco n. 2 del 27/06/2019)

di quanto sancito dalle disposizioni normative internazionali e nazionali⁵, meglio descritte nella seconda parte del presente atto.

- 13.30 (orario locale) circa, cioè dieci minuti dopo aver imbarcato tutti i naufraghi, la SW3 lasciava il posto navigando verso EST, a causa della direzione del vento e delle onde e quindi per l'esigenza di stabilizzare il movimento della nave.
- 15.12, la SW3 informava nuovamente via e-mail le suddette Autorità SAR di aver soccorso 52 migranti (41 uomini, 9 donne e 2 minori) in posizione Lat. 33°34' Nord Long. 012° 41' Est (area SAR libica, a circa 47 miglia a Nord-Ovest di Tripoli) e che durante il salvataggio era arrivata sul posto anche la motovedetta libica "TALIL". Dopo aver controllato la situazione sanitaria delle persone a bordo e aver contato i naufraghi, il comandante della SW3 chiedeva, nella medesima e-mail, il P.O.S. (*Place of Safety*) alle Autorità nazionali SAR, illustrando anche la criticità della situazione a bordo.
- Nell'attesa dell'assegnazione del P.O.S. la SW3 "pendolava" da nord a sud.
- 17.00 veniva avvistato il gommone vuoto in galleggiamento e con i tubolari gonfi da un velivolo della forza navale mediterranea dell'unione europea EUNAVFORMED⁶.
- 17.45 MRCC Roma informava il Ministero dell'Interno italiano ed il Dipartimento della Pubblica Sicurezza – Direzione Centrale dell'Immigrazione e della Polizia delle Frontiere – Servizio Immigrazione (denominato NCC Italia) ed il Ministero dei Trasporti, delle comunicazioni effettuate dalla SW3 con relativa richiesta di assegnazione del POS e dell'assunzione di coordinamento delle operazioni da parte delle Autorità libiche.
- 23:04 (ora italiana) **Le Autorità libiche comunicavano che il POS individuato per l'evento SAR in questione era il porto di Tripoli** e chiedevano a IMRCC Roma di inviare tale comunicazione anche attraverso il sistema INMARSAT C, poiché in Libia c'erano problemi di connessione alla rete internet.

IL POS LIBICO DEL PORTO DI TRIPOLI

Secondo il comandante della SW3 la Libia non poteva essere considerato un posto sicuro per i migranti che erano partiti da quel territorio:

"Come noto, la Libia è un paese attualmente in guerra civile ed è un luogo in cui sono ampiamente descritte e documentate le sistematiche violazioni dei diritti fondamentali perpetrate nei confronti dei cittadini stranieri che lo attraversano: solo negli ultimi dieci giorni le cronache di Tripoli hanno riportato il raid aereo contro l'aeroporto di Mitiga (6 giugno), il bombardamento dell'ospedale Swami Field (7 giugno), il rinnovo di un altro anno dell'embargo per la vendita di armi alla Libia disposto dal Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite (9 giugno).

A fronte di tale situazione, il porto di Tripoli non poteva in alcun modo considerarsi come un luogo sicuro in cui sbarcare i naufraghi, tutti in fuga dalla Libia, molti dei quali avevano ivi subito torture e trattamenti inumani e degradanti: ricondurre le persone soccorse in Libia avrebbe costituito una violazione del diritto internazionale del mare e delle convenzioni sui diritti

⁵ Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare del 1982 (Convenzione UNCLOS – United Nations Convention on the Law of the Sea); Convenzione SOLAS 1984; Convenzione SAR del 1979; Protocollo di Palermo del 2000 contro la tratta di Migranti; Reg. EU 2014/656 per le operazioni FRONTEX; D.Lgs n. 286/1998 T.U. Immigrazione;

⁶ L'operazione "Sophia", ufficialmente denominata European Union Naval Force Mediterranean (*Forza navale mediterranea dell'Unione europea*) e conosciuta anche con l'acronimo **EUNAVFOR Med**, è la prima operazione militare di sicurezza marittima lanciata dall'Unione Europea nel maggio 2015. Lo scopo dichiarato dell'Operazione era quello di avviare sforzi sistematici per individuare, catturare e distruggere le navi ed attrezzature utilizzate o sospettate di essere utilizzate da contrabbandieri e trafficanti di migranti. L'Operazione è stata chiusa il 31/03/2020. La sede operativa era situata a Roma. La base navale di Sigonella era l'aeroporto dell'Aeronautica Militare Italiana che forniva il supporto aereo all'Operazione, con assetti aerei di Lussemburgo, Spagna e Polonia.

fondamentali. Si veda, in merito, quanto affermato dal Commissario per i diritti umani del Consiglio d'Europa nelle sue raccomandazioni *Lives saved. Rights protected* laddove raccomanda agli Stati firmatari: “*Considering the serious human rights violations against refugees, asylum seekers and migrants in Libya, including those intercepted at sea, take the following actions: - urgently review all co-operation activities and practices with the Libyan Coast Guard, identify which of these impact, directly or indirectly, on the return of persons intercepted at sea to serious human rights violations, and suspend these until clear guarantees of human rights-compliance are in place*”¹.

(V. Memoria a firma di RACKETE Carola depositata il 26/06/2019 confermata in sede in sede d'interrogatorio reso il 18/07/2019)

In merito al P.O.S. due norme internazionali, la Risoluzione MSC 167-78, adottata nel maggio 2004 (punti dal 6.12 al 6.18) e la circolare FAL (punto 2.3)⁷ prevedono, in sostanza, che:

- Il POS è il luogo in cui terminano le operazioni di salvataggio, in cui la vita dei sopravvissuti non è più minacciata e in cui le loro esigenze primarie sono soddisfatte (MSC 6.12);
- La nave dei soccorsi non deve essere considerato un POS, anche se ha le attrezzature adeguate a prendersi cura dei sopravvissuti deve essere sollevata da questa responsabilità prima possibile (MSC 6.13);
- Le circostanze per l'individuazione del POS includono diversi fattori, quali la situazione a bordo della nave dei soccorsi, le condizioni della scena, le esigenze mediche, la disponibilità di trasporto. Ogni caso è unico; (MSC 6.15);
- I Governi dovrebbero cooperare tra loro per fornire il POS ai sopravvissuti, dopo aver considerato i diversi fattori e i rischi più rilevanti (MSC 6.16);
- È necessario evitare luoghi di sbarco ove i sopravvissuti potrebbero essere esposti a pericoli o minacce per la loro vita o libertà, in particolare per richiedenti asilo e rifugiati (MSC 6.17);
- Se la nave dei soccorsi non è in grado di raggiungere un POS gli RCC dovrebbero organizzare delle alternative (MSC 6.18);
- “Tutte le parti coinvolte (ad esempio il Governo responsabile dell'area SAR in cui le persone sono state soccorse, gli altri Stati costieri sulla rotta prevista della nave soccorritrice, lo Stato di bandiera, gli armatori ed i loro rappresentanti, lo Stato di nazionalità o di residenza delle persone soccorse, lo Stato da cui le persone soccorse erano partite, se conosciuto, e l'Alto Commissario delle Nazioni Unite per i Rifugiati UNHCR) **dovrebbero cooperare in modo da assicurare che lo sbarco delle persone soccorse sia eseguito rapidamente, tenendo in considerazione la soluzione preferita dal comandante ed i bisogni primari delle persone soccorse.** Il Governo responsabile dell'area SAR in cui le persone sono state soccorse dovrebbe avere la responsabilità principale di assicurare che tale cooperazione avvenga. Se lo sbarco dalla nave soccorritrice non potesse essere predisposto rapidamente altrove, il Governo responsabile dell'area SAR dovrebbe acconsentire allo sbarco delle persone soccorse in conformità con le leggi e i regolamenti sull'immigrazione dello Stato membro in un luogo sicuro sotto il suo controllo dove le persone soccorse possano avere tempestivamente accesso al supporto post salvataggio”. (FAL punto 2.3)

⁷FAL.3/CIRC. 194 del 22 gennaio 2009 “PRINCIPLES RELATING ADMINISTRATIVE PROCEDURES FOR DISEMBARKING PERSONS RESCUED AT SEA”; Risoluzione MSC 167(78) del 20 maggio 2004 “Guidelines on the treatment of persons rescued at sea”; Comunicazione di MRCC Roma prot. n. 03.03.01/1398/CO del 19 marzo 2019 ore 02.45A.

13 giugno 2019

- 12.50 il comandante RACKETE, mentre si trovava ancora in zona SAR libica, prendeva la decisione di dirigersi verso Nord e di smettere di “pendolare”, a causa del fatto che nessuna Autorità nazionale, diversa da quella libica, gli avesse fornito indicazione sul POS e che le condizioni a bordo iniziavano a essere difficili. La SW3 decideva di dirigere verso Lampedusa, perché si trattava del porto più vicino e, considerando anche il tempo e il vento che veniva da nord, Lampedusa era la rotta anche più prudente. La SW3 aveva navigato a velocità massima e si trovava a circa 18 ore da Lampedusa e 24 ore da Malta, ma la rotta verso Malta meno favorevole rispetto alle onde. RACKETE decideva di non prendere in considerazione i porti della Libia o della Tunisia, perché non li riteneva posti sicuri.

“Occorre evidenziare che i luoghi qualificabili come POS - e geograficamente più vicini a quello dell’evento SAR - erano costituiti dalle coste italiane e poi da quelle maltesi (davanti alle coste tunisine si trovava nello stesso periodo il mercantile MARIDIVE 601, con a bordo 75 naufraghi, il cui sbarco era impedito dalle autorità tunisine, le quali lo hanno concesso dopo 19 giorni, provvedendo poi, secondo fonti OIM, all’immediata espulsione e/o rimpatrio dei naufraghi)”

(V. Dichiarazioni rese in sede d’interrogatorio da Carola RACKETE il 18/07/2019, riscontrate dai documenti prodotti dalla difesa)

I CONTATTI CON LE AUTORITÀ’ OLANDESI (STATO DI BANDIERA DELLA NAVE)

Secondo le dichiarazioni resa dal comandante della SW3:

- La prima volta che SW3 comunicava con le **Autorità olandesi** era stato quando avevano lanciato il primo RHIB verso il gommone in *distress*.
- Non avevano mai ricevuto alcuna risposta dall’Olanda.
- I contatti, dunque, erano nel senso che SW3 informava l’Olanda, ma le Autorità olandesi non avevano mai fornito alcuna risposta. In particolare, il primo giorno SW3 aveva chiesto all’Olanda di coordinarsi con gli altri stati (Italia, Malta e Libia) e di dare indicazioni circa il P.O.S.
- L’unico Stato che aveva risposto era stata la Libia, Malta aveva negato di fornire il P.O.S., il Ministro degli Affari Esteri tedesco aveva scritto anche a Francia e Spagna, che avevano negato di assegnare un P.O.S.

- 14:03 (ora italiana) Non avendo ricevuto ulteriori indicazioni dalle Autorità degli altri Paesi allertati, il Comandante della SW3 RACKETE inviava comunicazione a mezzo mail alle autorità libiche, italiane, maltesi e olandesi riferendo che:

“Sea-Watch 3 è una nave battente bandiera olandese ed è obbligata al rispetto delle leggi olandesi e internazionali riguardo alle attività di ricerca e soccorso in mare. Sulla base dell’art. 98 UNCLOS e della Convenzione SAR del 1979, Annex, Cap. 1 para. 1.3.2, siamo obbligati a condurre le persone in pericolo in un luogo sicuro, così come definito dal paragrafo 1.1 della Convenzione SOLAS V/33 e della risoluzione MSC 167(78). La risoluzione MSC 167(78) inoltre fa riferimento al diritto internazionale sui diritti umani e al diritto d’asilo, in particolare deve essere considerato l’art. 33 della Convenzione di Ginevra. Pertanto, un luogo in cui le persone soccorse si trovano nel concreto pericolo di persecuzione o maltrattamenti, non può essere considerato un luogo sicuro in accordo con il diritto internazionale del mare. Poiché siamo strettamente tenuti al rispetto della disciplina sopra richiamata non possiamo sbarcare le persone in un porto libico, né indirettamente trasferirle su altra imbarcazione diretta in Libia. [...] Ricordiamo anche il Non-return advisory di 5 UNHCR (par. 39) “UNHCR raccomanda agli stati di astenersi dal riportare in Libia qualunque cittadino di paesi terzi intercettato o soccorso

in mare". Ad oggi la Libia non può essere considerata un luogo sicuro. Alle stesse conclusioni sono di recente approdate molte pronunce giurisprudenziali italiane (Ragusa, 16 aprile 2018 e 11 maggio 2018, Palermo 13 giugno 2018 e 14 ottobre 2018, Trapani 3 giugno 2019). [...] In effetti, le persone a bordo stanno fuggendo da un paese in guerra e, in qualità di Comandante di una nave battente bandiera europea, non posso assumermi la responsabilità di riportarle forzatamente in quel luogo. Sono quindi tenuta per legge a non osservare l'indicazione di Tripoli come POS e chiedo quindi l'indicazione di un POS in accordo con la Convenzione SAR, il diritto internazionale in materia di asilo e diritti umani, ai quali questa nave si adegua".

- 14.35 MRCC Roma informava il Min. Interno, NCC, ed al Ministero dei Trasporti.
- 19:01 (ora italiana), IMRCC Roma comunicava a SW3 di non essere l'Autorità competente in base al luogo dove era stato effettuato il soccorso, non indicando alcun POS dove poter sbarcare i naufraghi, invitando la SW3 a relazionarsi con il proprio Stato di bandiera.
- la SW3 si dirigeva allora verso Nord, seguendo il corso più sicuro e confortevole per la navigazione, in direzione del porto sicuro più vicino rispetto alla posizione del salvataggio.
- 22.24 SW3 chiedeva formalmente l'indicazione di un POS all'Italia.
- 23.11 Il Ministero dell'Interno italiano notificava via e-mail a SW3 una diffida ad evitare l'ingresso e il transito nelle acque territoriali italiane, una Direttiva con cui il Ministro dell'Interno ordinava ai dirigenti di Polizia, Carabinieri, Guardia di Finanza e Capitanerie di Porto di sorvegliare con speciale attenzione le attività della nave.
- Nella notte la SW3 si portava alla distanza di 16 miglia nautiche dall'isola di Lampedusa, primo porto incontrato sulla propria rotta, mantenendosi al di fuori delle acque territoriali italiane, ma ribadendo la necessità di sbarcare nel più breve tempo possibile i naufraghi a bordo.

14 giugno 2019

- 14.12 il comando di bordo della SW3 richiedeva chiare indicazioni al proprio Stato di bandiera (Olanda) in merito alla gestione dei migranti a bordo, soccorsi in data 12.06.2019.
- 15.53 La SW3 reiterava richiesta di POS alle Autorità italiane, maltesi e olandesi (reitererà questa richiesta con cadenza quotidiana), indicando nel dettaglio anche le gravi condizioni di vulnerabilità in cui versavano le persone soccorse:
"Segnalo nuovamente la presenza di persone particolarmente vulnerabili quali donne (9 di cui 2 incinte), minori (2 neonati e 4 non accompagnati), e persone che presentano ustioni da carburante. Ci sono inoltre almeno 2 gruppi familiari individuati. Tutte le persone sono sopravvissute, come ben sapete, da più o meno lunghi periodi di maltrattamento e condizioni disumane in Libia. La maggioranza dei naufraghi ha subito trattamenti lesivi dei loro diritti fondamentali e della loro dignità. molti sono stati in detenzione, costretti a lavoro forzato e/o sono stati vittime di tratta di esseri umani. In alcuni casi, le implicazioni sulla salute fisica e mentale delle persone sono già visibili e allarmanti. In particolare, 8 persone consenzienti hanno rilasciato testimonianze che riportano esperienze di schiavitù, tortura e abusi, anche sessuali e necessitano di particolare attenzione e cura a seguito dello sbarco. I sopravvissuti sono debilitati dalla permanenza in mare e non ho spazio per ospitarli tutti in sicurezza all'interno della nave. Le circostanze a bordo hanno peggiorato le già precarie condizioni dei sopravvissuti. Vi informo inoltre, di essere stato notificato dell'ultima direttiva emanate dal ministro dell'interno. Il divieto ivi contenuto, stando al codice della navigazione, potrebbe giustificarsi solo in presenza di una minaccia ai sensi dell'art. 19 UNCLOS /art. 83 Codice della Navigazione, circostanza non applicabile al caso in questione, in cui sussistono, al contrario, condizioni di necessità e urgenza legate alla situazione umanitaria a bordo e all'anomala circostanza generata dalla non indicazione di un porto che si qualifichi come POS da parte di un'autorità competente, come da normative SAR".

- 16.15 MRCC Roma informava il Ministero dell'Interno, NCC, ed il Ministero dei Trasporti della e-mail inviata da SW3, indicata al punto precedente.
- 16.46 MRCC Roma, in risposta alla e-mail di SW3 pervenuta alle 15.53, ribadiva alla nave che il soccorso in mare era avvenuto in area SAR di responsabilità libica, per la quale l'Italia non era responsabile e che il coordinamento del salvataggio era stato assunto dalle autorità libiche, le quali avevano indicato quale POS il porto di Tripoli (Libia). Veniva, comunque, assicurato che la richiesta di sbarco da parte dell'unità navale era stata rivolta alle autorità competenti.
- Veniva pubblica nella Gazzetta Ufficiale il Decreto Legge n. 53 del 14/06/2019 recante al Capo I "*Disposizioni urgenti in materia di contrasto all'immigrazione illegale e di ordine e sicurezza pubblica*", che modificava il Testo Unico Immigrazione D.lgs. n. 286 del 25/07/1998, che introduceva la facoltà per il Ministro dell'Interno (di concerto con i Ministri della Difesa e delle Infrastrutture e dei Trasporti) di emanare, a determinate condizioni, un divieto d'ingresso, transito e sosta in acque italiane.

15 giugno 2019

- 00:28, IMRCC Roma inviava a mezzo e-mail un'intimazione all'armatore della SW3 di non entrare nelle acque territoriali italiane, fondata dal punto di vista giuridico su: "*le direttive n. 14100/141(8) del Ministro dell'Interno, datate 18 marzo e 28 marzo 2019, recanti disposizioni per il coordinamento unificato dell'attività di sorveglianza delle frontiere marittime e per il contrasto dell'immigrazione illegale ex art. 11 del D.lgs. 286/98 e successive modificazioni, nonché la direttiva n. 14100/141(8) del Ministro dell'Interno del 13 giugno 2019 avente ad oggetto "Sea Watch 3" - intervento di soccorso del 12 giugno 2019 in area SAR libica. Direttiva ex art. 11 del D.lgs. 286/98 recante il Testo Unico in materia di immigrazione*".
- 09.03 SW3 chiedeva a MRCC Roma indicazioni circa le modalità di sbarco o di trasferimento dei migranti entro le ore 12.00, in considerazione della precaria situazione a bordo della nave, comunicando che, qualora non avesse ricevuto indicazione entro tale orario, sarebbe stata obbligata ad entrare nelle acque territoriali italiane per evitare problemi al suo equipaggio e ai migranti soccorsi.
- 09.58 MRCC Roma informava via e-mail il comando di bordo della SW3 che unità navali italiane si sarebbero avvicinate alla SW3 con un team medico del Corpo Italiano di Soccorso dell'Ordine di Malta (CISOM⁸) a bordo al fine di procedere ad un controllo sanitario e per fornire assistenza medica ai migranti in stato di necessità.
- 13.17 CIRCOMARE Lampedusa contattava MRCC Roma e comunicava che alle ore 13.15 era avvenuto il trasbordo del Team medico del CISOM sul SW3.
- 14.29 CIRCOMARE Lampedusa comunicava via e-mail che all'esito della visita medica effettuata dal CISOM risultava che 7 migranti (di cui 2 donne incinte, 1 donna con problemi ginecologici, 2 neonati, 1 uomo con frattura ed 1 uomo con sospetta tbc) presenti a bordo necessitavano di evacuazione medica unitamente a 3 accompagnatori appartenenti ai relativi nuclei familiari.

⁸ Il CISOM dal 2008 è parte attiva del salvataggio di vite umane nel Mar Mediterraneo ed in particolar modo nello Stretto di Sicilia con medici, infermieri e soccorritori specializzati presenti a bordo delle imbarcazioni della Guardia costiera, della Guardia di Finanza e della Marina Militare italiana impegnate nel soccorso ai migranti. Attualmente è in fase di svolgimento il Progetto "*PASSIM- Prima assistenza sanitaria nelle operazioni di soccorso in mare*", finanziato con risorse del Fondo Asilo Immigrazione e Integrazione 2016-2021. L'attitudine al soccorso e gli specifici interventi effettuati hanno fatto sì che il CISOM divenisse un vero e proprio Corpo specializzato nel soccorso medico in mare.

- 15.59 Su autorizzazione *verbale* del Ministero dell'Interno veniva disposto lo sbarco dei 10 migranti indicati dal CISOM.
- 18.18 CIRCOMARE Lampedusa contattava MRCC Roma e comunicava l'avvenuto sbarco dei migranti presso il porto di Lampedusa a seguito del MEDEVAC⁹.
- 19.51 NCC Italia trasmetteva via e-mail al comando di bordo del SW3 e, per conoscenza a MRCC Roma, a CINCNAV (Comando in Capo della Squadra Navale della Marina Militare italiana) ed al COGEGUARFI (Comando Generale della Guardia di Finanza) il **Provvedimento Interministeriale adottato dal Ministro dell'interno di concerto con il Ministro della Difesa e con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti** (emesso in attuazione al Decreto n. 53/2019 del 14 giugno 2019), con cui era disposto il divieto di ingresso, transito e sosta della nave SW3 nelle acque territoriali italiane.

16 giugno 2019

- 18.46 SW3 chiedeva nuovamente la possibilità di sbarcare i migranti rimasti a bordo, nella medesima e-mail veniva allegato un report medico stilato dal personale sanitario della nave.
- 19.03 Il **Centro di soccorso marittimo olandese (JRCC DEN HELDER)** richiedeva all'Italia di assegnare un POS alla nave SW3, battente bandiera olandese.
- 19.20 MRCC Roma inoltrava via e-mail al Ministero dell'Interno, NCC, ed il Ministero Infrastrutture e Trasporti, le comunicazioni giunte dal SW3 e da JRCC DEN HELDER olandese.
- 21.04 SW3 inviava un'ulteriore richiesta di sbarco dei migranti presenti a bordo in considerazione della manifestata intenzione degli stessi di assumere atteggiamenti auto-lesivi.
- 23.15 MRCC Roma procedeva a comunicare a JRCC DEN HELDER ed al Centro di soccorso maltese (RCC Malta) il contenuto dell'ultima e-mail giunta dal SW3, in considerazione dei profili di *security* che l'atteggiamento dei migranti poteva generare.

17 giugno 2019

- La SW3 chiedeva al Tribunale Amministrativo Regionale del Lazio-Roma, con procedura cautelare d'urgenza *ante causam*, la sospensione dei provvedimenti ministeriali che vietavano alla nave l'ingresso nelle acque territoriali italiane.
- 14.44 La SW3 chiedeva a MRCC Roma di trovare una soluzione alla problematica legata alla permanenza dei migranti presenti a bordo da molto tempo, rappresentando di avere 43 migranti a bordo dal giorno 12.06.2019 e allegando un Report medico.
- 16.28 MRCC Roma procedeva all'inoltro via e-mail a Ministero dell'Interno, NCC, ed al Ministero Infrastrutture e Trasporti della precedente comunicazione giunta dal SW3.
- 18.43 MRCC Roma procedeva a comunicare a JRCC DEN HELDER il contenuto dell'ultima e-mail giunta dalla SW3.
- 19.08 JRCC DEN HELDER comunicava via e-mail di aver provveduto a trasmettere l'informazione ricevuta da MRCC Roma al Ministro degli Affari Esteri dei Paesi Bassi e che resta in attesa di risposta da quest'ultimo.

18 giugno 2019

⁹ Il termine inglese MEDical EVACuation (Med Evac), designa il servizio di trasporto urgente di persone ferite da un luogo ad un altro, al fine di prestargli le cure mediche necessarie.

- 18.32 La SW3 chiedeva a MRCC Roma di trovare una soluzione alla problematica legata alla permanenza dei migranti presenti a bordo da molto tempo.
- 18.58 MRCC Roma procedeva all'inoltro via e-mail a Ministero dell'Interno, NCC, ed al Ministero Infrastrutture e Trasporti della precedente comunicazione giunta dal SW3.

19 giugno 2019

- ore 09:00, il Tribunale Amministrativo comunicava l'esito dell'istanza ai legali della nave rigettando la richiesta di sospensione cautelare urgente dei provvedimenti ministeriali. Nel Decreto del Tribunale Amministrativo Regionale si leggeva quanto segue:

“ritenuto che non sussiste il caso di eccezionale gravità ed urgenza in relazione al petitum dell'istanza, cioè l'inottemperanza all'ordine contenuto nel decreto interministeriale impugnato, con conseguente esenzione dal pagamento della sanzione amministrativa eventualmente irrogata ove si configurino i relativi presupposti;

considerato che le eventuali situazioni emergenziali possono essere risolte con le medesime modalità già praticate a cura delle Autorità competenti dello Stato italiano che ha già provveduto, in data 15.6.2019, allo sbarco delle persone segnalate come vulnerabili;

visti gli atti depositati in giudizio da parte ricorrente da cui non risulta alcuna tempestiva segnalazione, alle medesime Autorità, di altri soggetti vulnerabili quali i minori, oltre a quelli già prelevati dalla nave, ma solamente una segnalazione alla Procura del Tribunale dei Minorenni di Palermo per cui nulla può imputarsi alle Autorità che hanno effettuato le operazioni di accoglienza;

visto che il sindacato del giudice amministrativo deve essere limitato alla sola legittimità del provvedimento impugnato secondo i parametri di legge introdotti dal D.L. n. 53/2019 e non può estendersi alla tutela del diritto di asilo o di altri diritti fondamentali, di esclusiva competenza della Giustizia Ordinaria, trattandosi di diritti soggettivi che, peraltro, non possono essere portati in giudizio da un soggetto terzo, quale è parte ricorrente;

Considerato di dover respingere la richiesta di misure cautelari ante causam, per questi motivi respinge l'istanza”.

Il decreto in questione non era impugnabile in appello, innanzi al Consiglio di Stato, ai sensi dell'art. 61 del Codice del processo amministrativo italiano (Decreto legislativo n. 104/2010).

- 18.59 La SW3 chiedeva a MRCC Roma di trovare una soluzione alla problematica legata alla permanenza dei migranti presenti a bordo da molto tempo.
- 21.26 MRCC Roma procedeva all'inoltro via e-mail a Ministero dell'Interno, NCC, ed al Ministero Infrastrutture e Trasporti della precedente comunicazione giunta dal SW3.

20 giugno 2019

- 20.33 La SW3 chiedeva a MRCC Roma di trovare una soluzione alla problematica legata alla permanenza dei migranti presenti a bordo da molto tempo.
- 21.00 MRCC Roma procedeva all'inoltro via e-mail a Ministero dell'Interno, NCC, ed al Ministero Infrastrutture e Trasporti della precedente comunicazione giunta dal SW3.

21 giugno 2019

- 01.06 B La SW3 entrava per la prima volta in acque di responsabilità SAR italiane giungendo fino a 17 miglia dall'isola di Lampedusa, quindi fuori dalle acque territoriali

italiane, pendolando lungo la direttrice Nord-sud, con ripetuti ingressi e uscite dalla zona SAR italiana.

- 18.46 La SW3 chiedeva a MRCC Roma di trovare una soluzione alla problematica legata alla permanenza dei migranti presenti a bordo da molto tempo.
- 19.33 MRCC Roma procedeva all'inoltro via e-mail a Ministero dell'Interno, NCC, ed al Ministero Infrastrutture e Trasporti della precedente comunicazione giunta dal SW3.

22 giugno 2019

- 01.49 MRCC Roma riceveva, tramite il CIRM (Centro Internazionale Radio Medico), via mail una richiesta del comando di bordo del SW3 per l'evacuazione medica di un migrante egiziano di anni 27 affetto da "ernia incarcerata".
- 04.35 MRCC Roma informava il Ministero dell'Interno, NCC, e il Ministero Infrastrutture e Trasporti che alle 04.30 il migrante egiziano veniva sbarcato presso il porto di Lampedusa, tramite motovedetta della Guardia Costiera, per le cure mediche del caso.
- 16.43 La SW3 chiedeva a MRCC Roma di trovare una soluzione alla problematica legata alla permanenza dei migranti presenti a bordo da molto tempo.
- 17.40 MRCC Roma procedeva all'inoltro via e-mail a Ministero dell'Interno, NCC, ed al Ministero Infrastrutture e Trasporti della precedente comunicazione giunta dal SW3.

23 giugno 2019

- 19.38 La SW3 chiedeva a MRCC Roma di trovare una soluzione alla problematica legata alla permanenza dei migranti presenti a bordo da molto tempo.
- 20.00 MRCC Roma procedeva all'inoltro via e-mail a Ministero dell'Interno, NCC, ed al Ministero Infrastrutture e Trasporti della precedente comunicazione giunta dal SW.
- 22.14 SW3 inviava una e-mail a RCC Malta chiedendo l'assegnazione di un POS, indirizzandola per conoscenza a MRCC Roma e a JRCC DEN HELDE Olanda.
- 22.05 MRCC Roma confermava al SW3 la diffida ad entrare nelle acque territoriali italiane in aderenza alle Direttive del Ministero dell'Interno e che MRCC Roma non aveva ricevuto istruzioni per disporre lo sbarco dei migranti.

24 giugno 2019

- 19.33 MRCC Roma procedeva all'inoltro via e-mail a Ministero dell'Interno, NCC, ed al Ministero Infrastrutture e Trasporti di una comunicazione giunta via e-mail dal SW3 con una richiesta di POS in territorio italiano correlato da un medical report.
- 20.55 MRCC Roma confermava al SW3 che non aveva ricevuto istruzioni per disporre lo sbarco dei migranti.

25 giugno 2019

- La Corte europea dei diritti dell'uomo respingeva la richiesta di misure provvisorie avanzata dalla capitana della nave Sea Watch 3 e da una quarantina di migranti presenti a bordo provenienti da Paesi dell'Africa occidentale e sub-sahariana. I ricorrenti avevano chiesto alla Corte Europea di invitare il Governo italiano ad autorizzare l'ingresso della nave nelle acque territoriali ed il successivo sbarco. In quel momento i ricorrenti, tra cui 3 minori non

accompagnati, uno appena 11enne, (già segnalati alla Procura del Tribunale dei Minorenni di Palermo in data 14 giugno), si trovano ancora a bordo dell'imbarcazione.

- 23.10 MRCC Roma procedeva all'inoltro via e-mail a Ministero dell'Interno, NCC, ed al Ministero Infrastrutture e Trasporti di una comunicazione giunta via e-mail dal SW3, correlata da un medical report.
- 23.56 MRCC Roma confermava al SW3 che non aveva ricevuto istruzioni per disporre lo sbarco dei migranti.

26 giugno 2019

- 13.32 SW3 comunicava a MRCC Roma, allegando un medical report, l'intenzione di entrare nelle acque territoriali italiane e procedere verso il porto di Lampedusa, anche in considerazione del fatto che la Corte Europea dei Diritti Umani aveva rigettato la loro richiesta.
- 14.08 MRCC Roma inoltrava la comunicazione di SW3, via e-mail, al Ministero dell'Interno, al NCC, ed al Ministero Infrastrutture e Trasporti.
- 14.20 circa la **SW3 entrava nelle acque territoriali italiane**, in posizione Lat. 35°30' Nord – Long. 012°52' Est. Immediatamente la Vedetta della Guardia di Finanza V808 e la motovedetta CP312 della Guardia Costiera intimavano alla SW3 l'alt e la invitavano a uscire dalle acque italiane, in rispetto al divieto imposto dal Provvedimento Interministeriale del 15/06/2019. Tali intimazioni venivano disattese dalla SW3, che continuava nella navigazione verso Lampedusa, invocando lo stato di necessità.
- 14.25 MRCC Roma inoltrava la comunicazione di SW3, via e-mail, a JRCC DEN HELDER Olanda.
- 16.35 a poche miglia dal porto di Lampedusa, in posizione Lat. 35°28' Nord – Long. 012°35' Est, **militari della Vedetta della Guardia di Finanza V808 e la motovedetta CP312 della Guardia Costiera salivano a bordo della SW3** per effettuare un controllo documentale e acquisire la lista dell'equipaggio (crew list).
- 17.50 JRCC DEN HELDER comunicava in sintesi a MRCC Roma che loro non erano responsabili per le acque del Mediterraneo e che MRCC Roma avrebbe dovuto trovare una soluzione.
- 20.25 MRCC Roma inoltrava via e-mail al Ministero dell'Interno, al NCC, ed al Ministero Infrastrutture e Trasporti la comunicazione giunta da JRCC DEN HELDER.

27 giugno 2019

- 09.51 La SW3 chiedeva a MRCC Roma di trovare una soluzione alla problematica legata alla permanenza dei migranti presenti a bordo da molto tempo, rivelato che dal 26 giugno si trovavano in acque italiane.
- 10.00 MRCC Roma procedeva all'inoltro via e-mail a Ministero dell'Interno, NCC, ed al Ministero Infrastrutture e Trasporti della precedente comunicazione giunta dal SW3.
- 11.25 Il comandante TRINGALI (Ufficio Circondariale Marittimo di Lampedusa), inoltrava a MRCC Roma la richiesta ricevuta dall'on. Graziano DEL RIO¹⁰, di concerto con altri parlamentari, di salire a bordo del SW3, per effettuare una ispezione correlata con una richiesta della disponibilità di utilizzare un mezzo delle Capitanerie di Porto per raggiungere la SW3.

¹⁰ DEL RIO Graziano, nato a Reggio Emilia il 27/04/1960, allora era Capo Gruppo del Partito Democratico alla Camera dei deputati (XVII Legislatura)

- 11.55 MRCC Roma inoltrava a via e-mail al Ministero dell'Interno, NCC, ed al Ministero Infrastrutture e Trasporti la già menzionata comunicazione giunta dall'Ufficio Circondariale Marittimo di Lampedusa.
- 21.45 MRCC Roma riceveva una telefonata da parte del comando di bordo del SW3 con la quale chiedevano una evacuazione medica a favore del migrante di sesso maschile di anni 21 originario della Guinea CONDE' Mohammed¹¹, affetto da "strozzamento ernia inguinale". Allo stesso tempo si metteva in conferenza la nave SW3 con il CIRM, che autorizza il MEDEVAC.
- 23.50 La motovedetta CP302 della Guardia Costiera di Lampedusa, che aveva provveduto all'evacuazione medica, ormeggiava in porto a Lampedusa ove sbarcava il migrante, affidandole alle cure del personale del 118, accompagnato dal fratello minore.

28 giugno 2019

- 07.20 La SW3 chiedeva a MRCC Roma di trovare una soluzione immediata alla problematica legata alla permanenza dei migranti presenti a bordo da molto tempo, che affermavano essere in condizioni psico fisiche critiche.
- 07.26 MRCC Roma procedeva all'inoltro via e-mail a Ministero dell'Interno, NCC, ed al Ministero Infrastrutture e Trasporti della precedente comunicazione giunta dal SW3.
- Questo ufficio di Procura, dopo aver ricevuto in data 27 giugno l'annotazione di polizia giudiziaria redatta dalla Stazione Navale di Palermo della Guardia di Finanza, apriva il presente procedimento penale a carico del comandante della SW3 ed emanava per la stessa un invito a presentarsi in qualità di persona sottoposta ad indagini ex art. 375 c.p.p. oltre ad un Decreto di perquisizione locale e personale della nave, ai sensi dell'art. 247 e segg. c.p.p., delegando, con facoltà di sub-delega, la menzionata Stazione Navale.
- 14.45 il P.V.4 AVALLONE della Guardia di Finanza, temporaneamente dispiegato a Lampedusa, affiancava la SW3 in posizione LAT 35°29' N - LONG 012°35'E e sette militari salivano a bordo della stessa per l'esecuzione delle attività di Polizia Giudiziaria, finalizzate ad acquisire tutta la documentazione in formato cartaceo, audio/video e i supporti di archiviazione informatici relativi ai giorni dal 9 al 27 giugno 2019.
- 15.30 La Polizia Giudiziaria procedeva alla formale notificazione del Decreto di perquisizione e sequestro sopra descritto, mediante consegna di copia a RACKETE Carola (comandante della SW3) e al difensore di fiducia Avv. Leonardo MARINO. Il Comandante della nave, avuta contezza del contenuto del Decreto di perquisizione locale e sequestro esibiva spontaneamente e parzialmente, in copia, la documentazione richiesta dai PP.MM. unitamente all'apparecchiatura utilizzata a bordo per la registrazione video di tutte le fasi della navigazione, indicata nel successivo verbale di sequestro.
- 20.00 terminavano le attività di polizia giudiziaria delegate dalla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Agrigento e i sette militari impiegati sbarcavano dalla SW3, la quale continuava ad essere sorvegliata da unità navali militari della GDF e della Guardia Costiera.

29 giugno 2019

- 01.15 circa la SW3, fino a quel momento ormeggiata alla fonda nelle immediate vicinanze dell'isola di Lampedusa, avviava i motori e iniziava a muoversi verso il Porto di Lampedusa.
- Nell'immediatezza il Comandante della Vedetta V.808 della GDF, impiegata nel monitoraggio della SW3, contattava via radio la SW3 intimandogli di fermare il moto, non essendo autorizzata a entrare in porto. Non ottenendo alcuna risposta, la vedetta tentava di avvicinare la

¹¹ CONDE' Mohammed, nato in Guinea il 01/01/1998, sedicente.

SW3, in assoluta sicurezza, cercando di indurla ad accostare in una direzione diversa dall'ingresso del porto. I militari continuavano ad ordinare al Comando della SW3, via radio, di arrestare il moto, ribadendo che nessuna autorizzazione era stata concessa per l'accesso al porto, senza riuscire a stabilire alcun contatto radio.

- Preso atto della situazione, la Vedetta V.808 della GD guadagnava la banchina commerciale, unico sito ove una nave come la SW3 poteva ormeggiare all'interno del porto di Lampedusa, nel tentativo di impedirne l'attracco.
- 01.40 circa la V.808 ormeggiava in banchina, con i lampeggianti e le luci di navigazioni accese.
- 01.45 Il comandante della SW3 decideva, comunque, di proseguire nella sua manovra entrando nel porto commerciale e dirigendo proprio verso la banchina già occupata dalla V808. Il comandante della SW3 non effettuava, nonostante tutte le segnalazioni, alcuna manovra per evitare la collisione tra le due unità, che effettivamente avveniva. La V808 veniva quindi urtata e compressa verso la banchina.
- Dopo l'impatto la SW3, verosimilmente per l'effetto elastico provocato dallo schiacciamento dei parabordi di protezione e dello scafo sui respingenti della banchina, si allargava lasciando uno spazio sufficiente per consentire all'equipaggio della V808 di far sfilare velocemente l'unità navale dalla parte poppiera della SW3. Nel frattempo, la SW3 completava la propria manovra di ormeggio. L'unità V808 riusciva ad ormeggiare poco distante dalla nave, riportando un evidente segno del contatto lungo la fiancata.
- I militari in forza al Reparto Operativo Aeronavale della GdF di Palermo, alla Tenenza GdF di Lampedusa e all'equipaggio del P.V.4 AVALLONE, nel frattempo accorsi in banchina, procedevano all'arresto in flagranza di reato del Comandante della SW3 Carola RACKETE per la violazione dell'art. 1100 del Codice della Navigazione.
- 05.30 circa, previa autorizzazione del Ministero dell'Interno, i quaranta migranti a bordo della SW3 sbarcavano e venivano affidati al dispositivo interforze di accoglienza per le successive attività di identificazione e di prima assistenza.
- 10.30 il Comandante della SW3 Carola RACKETE veniva tradotta presso una abitazione privata sita in Lampedusa, eletta a domicilio, e sottoposta alla misura cautelare degli arresti domiciliari. La SW3 veniva posta sotto sequestro ex art. 354 c.p.p. ed affidata in custodia giudiziale, senza facoltà d'uso, ad un membro dell'equipaggio, in attesa dell'invio da parte dell'armatore di un nuovo Comandante, per il successivo trasferimento presso il porto di Licata.

IL PROCEDIMENTO PENALE N. 3169/2019 RGNR

A seguito della "Richiesta di convalida dell'arresto in flagranza", avanzata da quest'Ufficio nel diverso proc. pen. n. 3169/2019 R.G.N.R. mod. 21, il Giudice per le Indagini Preliminari di Agrigento non convalidava l'arresto per i reati di cui all'art. 1100 cod. nav. e 337 c.p., poiché da un lato escludeva la natura di nave da guerra della motovedetta V.808 della Guardia di Finanza e, dall'altro lato, riteneva che il fatto di cui all'art. 337 c.p. fosse **scriminato ex art. 51 c.p., segnatamente perché il comandante della SW3 aveva adempiuto al proprio dovere di soccorso in mare di naufraghi.**

Il provvedimento del G.I.P. di Agrigento veniva confermato dalla Corte di Cassazione, che nel proprio provvedimento affermava che *"In tema di circostanze ostative all'arresto in flagranza, rappresentate dalla causa di giustificazione dell'adempimento di un dovere o dell'esercizio di una facoltà legittima, e da una causa di non punibilità, non è richiesto che le stesse sussistano con evidenza, potendo essere anche solo verosimilmente esistenti. (Fattispecie relativa ad arresto in flagranza per il delitto di resistenza a pubblico ufficiale, in cui la Corte ha ritenuto corretta la non convalida per la sussistenza, ritenuta percepibile dagli operanti, della scriminante*

dell'adempimento del dovere di soccorso in mare di naufraghi)” (Cass. Pen., Sez. 3, 16 gennaio 2020, n. 6626).

Inoltre, nella medesima sentenza, la Suprema Corte di Cassazione precisava che *“Ai fini dell'integrazione del reato di resistenza o violenza contro nave da guerra, rientra in tale categoria, a seguito della approvazione, con D.lgs. 15 marzo 2010, n. 66, del Codice dell'ordinamento militare, la nave che appartenga alle forze armate dello Stato, rechi i segni distintivi esteriori delle navi militari della sua nazionalità e sia posta sotto il comando di un ufficiale di marina al servizio dello Stato ed iscritto nell'apposito ruolo degli ufficiali o in un documento equipollente, il cui equipaggio sia sottoposto alle regole della disciplina militare. (Fattispecie di motovedetta della guardia di finanza non ritenuta nave da guerra perché non comandata da un ufficiale)”*.

Il procedimento penale n. 3169/2019 R.G.N.R. mod. 21, iniziato con l'arresto in flagranza di reato del Comandante della SW3 Carola RACKETE, si concludeva infine con una Richiesta di archiviazione avanzata da quest'Ufficio in data 19/01/2021, accolta dal locale G.I.P. che il 14/04/2021 emetteva il **Decreto di Archiviazione** a favore della stessa per le condotte tenute nelle prime ore del 29/06/2019.

Nei suddetti provvedimenti giudiziari si dichiarava espressamente che:

- difettava la qualità di “nave da guerra” della motovedetta della Guardia di Finanza V.808, condotta nella occasione da un maresciallo;
- sussisteva in concreto la causa di giustificazione di cui all'art. 51 c.p. avendo l'indagata posto in essere le condotte contestate in presenza della scriminante dell'adempimento del dovere del soccorso in mare di profughi;

2- DIRITTO

In data 27/06/2019 quest'Ufficio riceveva la Annotazione di Polizia Giudiziaria ex art. 357 c.p.p. della Stazione navale di Palermo della Guardia di Finanza – Sezione Comando (*Annotazione prot. n. 364104/2019 del 27/06/2019 a firma del Ten. ANEDDA Edoardo*) con la quale si denunciava il Comandante della SW3 per favoreggiamento aggravato dell'Immigrazione clandestina (art. 12 commi 1 e 3 lett. A del D.lgs. n. 286/98) e per violazione dell'art. 1099 del Codice della Navigazione.

Le ipotesi delittuose contestate al comandante Carola RACKETE erano sostanzialmente quella di:

- aver procurato l'ingresso illegale nel territorio italiano di 53 cittadini extracomunitari, dopo averli fatti salire a bordo della nave SEA WATCH 3, in seguito all'evento SAR occorso il 12.06.2019 a circa 45 miglia dalla costa libica, in zona SAR di competenza libica;
- non aver obbedito all'ordine di non entrare nelle acque territoriali italiane, emesso ai sensi del D.L. n. 53/2019 dal Comandante della nave da guerra in funzione di polizia “Vedetta V808” della Guardia di Finanza, nonostante il divieto d'ingresso nella acque italiane espresso dal Ministero dell'interno, il quale aveva affermato che vi fosse una presunta violazione da parte del comandante della SW3 delle normative nazionali e internazionali sul soccorso in mare.

Si tratta, pertanto, di valutare se la condotta, complessivamente considerata, posta in essere dal Comandante della nave, sia sussumibile nelle fattispecie delittuose suindicate.

2.1 Art. 12 D.lgs. n. 286/1998. La sussistenza delle cause di giustificazione.

a) Lo stato di necessità ex art. 54 c.p.

In primo luogo, occorre esaminare la fattispecie prevista e punita dall'art. 12 D.lgs. n. 286/98, la quale sanziona il favoreggiamento dell'immigrazione irregolare, che si sostanzia nell'introduzione illegale di immigrati clandestini all'interno delle frontiere dello Stato italiano, ossia nel compimento di atti idonei ad effettuare il trasporto di cittadini extracomunitari nel territorio nazionale, eludendo i canali legali e sottraendoli al controllo dei flussi migratori consentiti.

Con riferimento alla sussistenza del reato di favoreggiamento dell'immigrazione clandestina in alto mare, in tema di individuazione della giurisdizione italiana, anche quando ancora non vi sia stato un interessamento delle acque territoriali o della zona contigua, nell'ambito della giurisprudenza della Corte di Cassazione si è consolidato l'orientamento in virtù del quale: *“una qualsivoglia attività diretta a favorire l'ingresso degli stranieri nel territorio dello Stato in violazione delle disposizioni contenute nel decreto legislativo 25 luglio 1998, n. 286, non richiede, per il suo perfezionamento, che l'ingresso illegale sia effettivamente avvenuto”* (Cass., 22 dicembre 2015 n. 11165; 17 dicembre 2015 n. 17625; 11 marzo 2014 n. 18354; 16 giugno 2011 n. 27106; 23 settembre 2008 n. 38159).

Si afferma, dunque, la sussistenza della giurisdizione italiana anche quando i migranti vengano abbandonati in mare in acque extraterritoriali, su natanti, spesso inadeguati o sovraccarichi, al fine di provocare l'intervento di soccorso e far sì che i trasportati siano accompagnati a terra dai soccorritori, i quali intervengono al fine di trarre in salvo le persone e, pertanto, con la scriminante dello stato di necessità.

La situazione di pericolo in cui vengono posti i migranti, infatti, che determina lo stato di necessità, è creata dai trafficanti e si lega inscindibilmente al primo segmento di condotta posta in essere in acque extraterritoriali, ricadendo così nella previsione dell'art. 6 c.p. Lo stato di necessità, in altre parole, in forza del quale si attiva l'intervento di soccorso, viene provocato dagli scafisti, allo scopo di realizzare l'ingresso illegale degli extracomunitari nel territorio dello Stato italiano e l'attività dei trafficanti costituisce, quindi, frammento essenziale della condotta delittuosa.

Da tale consolidato orientamento giurisprudenziale può ricavarsi un principio essenziale ai fini delle valutazioni giuridiche nella vicenda che qui ci occupa: il reato di favoreggiamento dell'immigrazione clandestina viene correttamente addebitato ai trafficanti e ai responsabili del trasporto, non anche ai soccorritori che materialmente determinano l'ingresso dei migranti nelle acque territoriali, posto che la condotta di questi ultimi viene ritenuta non anti-giuridica, perché posta in essere in stato di necessità.

I soccorritori agiscono, infatti, perché costretti dalla necessità di salvare le persone che si trovano a bordo delle precarie imbarcazioni con le quali effettuano le traversate del Mar Mediterraneo, dal concreto pericolo attuale di un danno grave alla vita o all'integrità fisica, pericolo che certamente non è causato dai soccorritori e che non è altrimenti evitabile.

Il pericolo attuale di danno grave alla persona che determina lo stato di necessità, secondo quanto indicato nelle Raccomandazioni emanate dal Consiglio europeo nel giugno 2019¹², sussiste sin dal momento della partenza dalle coste nordafricane delle imbarcazioni, che devono essere considerate sin da subito in distress, in ragione del fatto che sono sovraccariche, inadeguate a percorrere la traversata, prive di strumentazione e di personale competente (p.23).

Si consideri, inoltre, che nel caso di specie, le circostanze in cui veniva individuato il gommone erano tali da rendere evidente e concreto il pericolo, atteso che l'equipaggio della SW3, una volta individuato il gommone segnalato *in distress*, poteva notare che il gommone blu aveva già

¹² *“Lives saved. Rights protected. Bridging the protection gap for refugees and migrants in the Mediterranean”*. Il documento, rivolto a tutti i 47 Stati membri dell'Organizzazione internazionale, contiene indicazioni di ordine normativo e pratico volte a garantire l'effettivo adempimento degli obblighi relativi al soccorso in mare ed alla successiva protezione dei diritti fondamentali delle persone tratte in salvo.

i tubolari parzialmente sgonfi e che le persone a bordo non tutte erano dotate di giubbotto di salvataggio, né di altri dispositivi di sicurezza.

Se, dunque, lo stato di necessità, si determina in forza di circostanze obiettive, consistenti nel verificarsi di una situazione di pericolo attuale di un danno grave alla persona, la sua sussistenza non sarà, certamente, messa in discussione, a parità di circostanze, dalla qualità pubblicistica o privatistica del soggetto che effettua il salvataggio: la descritta condotta di salvataggio scrimina il reato di cui all'art. 12 D.lgs. n. 286/98 anche quando posta in essere da un'imbarcazione privata, quale era la SEA WATCH 3.

b) L'adempimento del dovere ex art. 51 comma 1 c.p.

La condotta degli indagati non risulta, inoltre, antigiuridica, perché attuata nell'adempimento dei doveri previsti dalle fonti nazionali e sovranazionali, che impongono agli Stati e ai comandanti delle imbarcazioni tutte, pubbliche e private, il salvataggio delle vite umane in mare.

L'obbligo di salvataggio delle vite in mare costituisce, infatti, un dovere degli Stati e prevale sulle norme e sugli accordi bilaterali finalizzati al contrasto dell'immigrazione irregolare. Le Convenzioni internazionali in materia, cui l'Italia ha aderito, costituiscono, infatti, un limite alla potestà legislativa dello Stato ai sensi degli artt. 10, 11 e 117 della Costituzione.

La Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare del 1982 (Convenzione UNCLOS – *United Nations Convention on the Law of the Sea*) al primo paragrafo dell'art. 98 stabilisce che: *“Ogni Stato deve esigere che il comandante di una nave che batte la sua bandiera, nella misura in cui gli sia possibile adempiere senza mettere a repentaglio la nave, l'equipaggio o i passeggeri, presti soccorso a chiunque sia trovato in mare in pericolo di vita quanto più velocemente possibile”*; il secondo paragrafo detta gli obblighi che dal salvataggio in mare derivano per i Governi: *“ogni Stato costiero promuove la costituzione e il funzionamento permanente di un servizio adeguato ed efficace di ricerca e soccorso per tutelare la sicurezza marittima e aerea e, quando le circostanze lo richiedono, collabora a questo fine con gli Stati adiacenti tramite accordi regionali.”*

L'“obbligo di collaborazione ai fini del soccorso in mare” cui fa riferimento la Convenzione UNCLOS è concetto già presente in precedenti trattati internazionali elaborati dall'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO), tutt'oggi vigenti e cogenti per gli Stati firmatari, aventi quale oggetto specifico l'attività di soccorso in mare: la Convenzione internazionale per la sicurezza della vita in mare del 1974 “SOLAS” (*Safety Of Life At Sea*) e la Convenzione internazionale di Amburgo sulla ricerca ed il soccorso marittimi del 1979 “SAR” (*Search And Rescue*).

La Convenzione SOLAS, in particolare, obbliga il *“comandante di una nave che si trovi nella posizione di essere in grado di prestare assistenza, avendo ricevuto informazione da qualsiasi fonte circa la presenza di persone in pericolo in mare, a procedere con tutta rapidità alla loro assistenza, se possibile informando gli interessati o il servizio di ricerca e soccorso del fatto che la nave sta effettuando tale operazione...”* (Capitolo V, Regolamento 33). Allo stesso tempo, la medesima Convenzione richiede agli Stati parte *“...di garantire che vengano presi gli accordi necessari per le comunicazioni di pericolo e per il coordinamento nella propria area di responsabilità e per il soccorso di persone in pericolo in mare lungo le loro coste. Tali accordi dovranno comprendere l'istituzione, l'attivazione ed il mantenimento di tali strutture di ricerca e soccorso, quando esse vengano ritenute praticabili e necessarie...”* (Capitolo V, Regolamento 7).

La Convenzione di Amburgo denominata “SAR”, attuata nel nostro Paese con D.P.R. n. 662/1994, invece, obbliga gli Stati parte a *“garantire che sia prestata assistenza ad ogni persona in pericolo in mare... senza distinzioni relative alla nazionalità o allo status di tale*

persona o alle circostanze nelle quali tale persona viene trovata” (Capitolo 2.1.10) e a “fornirle le prime cure mediche o di altro genere ed a trasferirla in un luogo sicuro” (Capitolo 1.3.2).

Da tutte queste Convenzioni emerge un obbligo di salvataggio in mare della vita umana, proveniente da una consuetudine marittima risalente nel tempo, che viene posto a fondamento di queste convenzioni internazionali e riguarda sia i comandanti delle navi sia gli stessi Stati contraenti.

Ai sensi del primo comma dell’art. 51 c.p., di conseguenza, non potrà essere chiamato a rispondere del reato di favoreggiamento dell’immigrazione clandestina il comandante dell’imbarcazione che adempia ai doveri di salvataggio di persone in pericolo di vita in mare e di successivo trasporto dei naufraghi verso la terra ferma, imposti dalle predette fonti normative.

La sussistenza di tale scriminante in relazione alle condotte concrete del comandante Carola RACKETE era, tra l’altro, già stata dichiarata per fattispecie di reato connesse a quelle oggi contestate, anche dalla Suprema Corte di Cassazione e dal G.I.P. di Agrigento (*V. proc. pen. n. 3169/2019 R.G.R.N. mod. 21 a carico della medesima Carola RACKETE*)

c) La scelta dell’Italia come P.O.S.

Si deve, a questo punto, considerare se la scelta del comandante della SW3 di dirigersi, a seguito dell’evento di salvataggio in mare, fino alle coste di Lampedusa e richiedere il P.O.S. (*Place of Safety*) alle Autorità italiane, anziché fare rotta verso porti di diverse nazioni, sia comportamento che consenta di superare le considerazioni sinora svolte e sia quindi idoneo a conferire rilevanza penale alla condotta tipica.

Per poter dare risposta a questo quesito occorre, innanzitutto, premettere che rientra nell’obbligo di ricerca e soccorso in mare (S.A.R.) l’individuazione di un porto sicuro dove sbarcare le persone in pericolo di vita.

È soprattutto la Convenzione di Amburgo a stabilire obblighi, procedure e modalità organizzative che gli Stati contraenti devono seguire per assicurare la ricerca e il soccorso in mare di persone in pericolo. La Convenzione SAR prevede, in particolare, che la fase dello sbarco delle persone tratte in salvo presso un porto sicuro costituisca parte integrante di qualunque operazione di soccorso (capitolo 1.3.2.).

In tale prospettiva, per far fronte ai problemi legati all’ottenimento del consenso di uno Stato allo sbarco delle persone tratte in salvo, gli Stati membri dell’IMO (*International Maritime Organization*), nel 2004 hanno adottato emendamenti alle Convenzioni SOLAS e SAR, in base ai quali la responsabilità in ordine all’individuazione di un porto sicuro spetta allo Stato aderente nella cui zona SAR è avvenuto l’evento di salvataggio, ma tale responsabilità non comporta che il luogo sicuro debba necessariamente essere individuato sul territorio dello Stato che ha coordinato l’operazione; lo Stato potrà, infatti, individuare, collaborando con altri Paesi, il luogo di sbarco più adatto.

Gli Stati parte devono, dunque, coordinarsi e cooperare nelle operazioni di soccorso e prendere in carico i naufraghi, fornendo al più presto la disponibilità di un luogo di sicurezza, inteso come luogo in cui le operazioni di soccorso si intendono concluse e la sicurezza dei sopravvissuti garantita.

Secondo le linee guida dell’International Maritime Organization (IMO) può considerarsi sicuro un luogo dove, tra l’altro, la vita dei sopravvissuti non sia più minacciata e le necessità umane fondamentali (quali cibo, riparo e cure mediche) possano essere soddisfatte. In forza del principio del *non-refoulement* (non respingimento)¹³ costituisce, inoltre, violazione dell’art. 3

¹³ La Convenzione di Ginevra sullo status dei rifugiati, all’art.33, sancisce il principio di non-refoulement prevedendo che: “Nessuno Stato Contraente espellerà o respingerà, in qualsiasi modo, un rifugiato verso i confini di territori in cui la sua vita o la sua libertà sarebbero minacciate a motivo della sua razza, della sua religione, della sua cittadinanza, della sua appartenenza a un gruppo sociale o delle sue opinioni politiche”.

CEDU ricondurre le persone tratte in salvo in luoghi dove rischiano di subire torture o trattamenti inumani o degradanti.

Le linee guida adottate nel 2004 dal Comitato Marittimo per la Sicurezza dell'IMO precisano, altresì, che:

1) in ogni caso il primo Centro di soccorso marittimo che venga a conoscenza di un caso di pericolo, anche se l'evento interessa l'area SAR di un altro Paese, deve adottare i primi atti necessari e continuare a coordinare i soccorsi fino a che l'autorità responsabile per quell'area non ne assuma il coordinamento;

2) lo Stato cui appartiene l'MRCC che per primo abbia ricevuto la notizia dell'evento o che comunque abbia assunto il coordinamento delle operazioni di soccorso, ha l'obbligo di individuare sul proprio territorio un luogo sicuro ove sbarcare le persone soccorse, qualora non vi sia la possibilità di raggiungere un accordo con uno Stato il cui territorio fosse eventualmente più prossimo alla zona dell'evento, indipendentemente da qualsiasi considerazione in merito al loro status.

Secondo il Diritto internazionale, pertanto, gli obblighi imposti agli Stati cessano solo dal momento dell'arrivo dei naufraghi nel "luogo sicuro", da interpretarsi secondo le indicazioni poc'anzi richiamate.

Qualora, poi, i naufraghi possano essere qualificati anche come migranti/rifugiati/richiedenti asilo, destinatari quindi delle tutele e procedure di protezione internazionale, il concetto di luogo sicuro si arricchisce di ulteriori requisiti, legati all'esigenza di non violare i diritti fondamentali delle persone, sanciti dalle norme internazionali sui diritti umani (Convenzione per la salvaguardia dei diritti dell'uomo e delle libertà fondamentali – Convenzione di Ginevra del 1951 relativa allo status di rifugiati – Convenzione europea dei diritti dell'uomo). Uno sbarco in luogo "non sicuro" per questi soggetti si tradurrebbe, infatti, in una evidente violazione del principio di non-respingimento, del divieto di "espulsioni collettive" e, più in generale, del diritto di "protezione internazionale" accordati ai rifugiati e ai richiedenti asilo.

Alla luce delle precedenti considerazioni occorre, allora, valutare se il comandante della SW3, dopo aver effettuato l'intervento di salvataggio dei migranti in zona SAR Libica, avrebbero dovuto concludere le operazioni di salvataggio, trasportando i naufraghi in Libia o in altro porto sicuro diverso da quello italiano.

Ci si chiede, innanzitutto, se avrebbero dovuto riportare i migranti in **Libia**, luogo dal quale questi ultimi erano partiti. È stato accertato nel presente procedimento penale che le Autorità libiche, si erano assunte la responsabilità dell'evento SAR indicando come P.O.S. il porto di Tripoli.

È opportuno valutare se la **Libia** fosse, al momento dei fatti, in grado di offrire un "porto sicuro", secondo i criteri interpretativi sopra richiamati.

A tal fine, in data 20.06.2019 questo Ufficio richiedeva all'Alto Commissariato delle Nazioni Unite per i Rifugiati (UNHCR) e, in particolare, all'Ufficio della Rappresentanza Regionale per il Sud Europa, se la Libia possa essere considerata un "Place of safety" in relazione alle fonti sovranazionali in materia, in precedenza citate.

L'UNHCR rispondeva in data 03.10.2019 (Nota prot. NV/29/2019) allegando un rapporto nel quale, dopo aver ripercorso i conflitti in corso in Libia nell'anno 2019, esaminava la situazione di richiedenti asilo, rifugiati e migranti in quei territori, evidenziando come alcune migliaia di loro si trovano in condizione di detenzione arbitraria e sottoposti a violazioni dei loro diritti umani.

Veniva rappresentato, inoltre, che in data 21.07.2019, in una lettera al Ministro dell'Interno Libico, l'Unione Europea, l'Unione Africana, UNSMIL, UNHCR, OIM, OHCHR, i maggiori Paesi donatori coinvolti nella situazione della migrazione in Libia (Stati Uniti, Canada, Francia, Italia, Regno Unito, Olanda, Svezia, Spagna, Germania e Svizzera) e il Forum INGO

chiedevano la fine della detenzione arbitraria di rifugiati e migranti in Libia e la chiusura dei centri di detenzione.

L'UNCHR concludeva affermando che, alla luce delle descritte circostanze, dell'instabile situazione di sicurezza, degli abusi nei confronti di richiedenti asilo, migranti e rifugiati, dell'assenza di protezione da tali abusi e dell'assenza di soluzioni durevoli, **la Libia si ritiene non soddisfi i requisiti per poter essere considerata come un luogo sicuro ai fini dello sbarco all'esito di soccorso in mare.**

Nella medesima nota, l'UNCHR aggiungeva che: *“ai comandanti, che si trovano ad assistere persone in situazioni di emergenza in mare, non può essere chiesto, ordinato, e gli stessi non possono sentirsi costretti, a sbarcare in Libia le persone soccorse, per paura di incorrere in sanzioni o ritardi nell'assegnazione di un porto sicuro.”* (V. pag. 4 Rapporto UNHCR “Situazione in Libia (settembre 2019)” del 20/09/2019 allegato alla Nota prot. NV/29/2019 del 03.10.2019).

Le stesse posizioni vengono assunte nelle Raccomandazioni emanate dal Consiglio europeo nel giugno 2019, ove si afferma a chiare lettere che ***“la Libia non può essere considerata un porto sicuro”*** (p. 28). A sostegno di tale assunto vengono citati gli studi effettuati dagli organismi delle Nazioni Unite, quali l'UNSMIL (*United Nations Support Mission in Libya*), l'Alto commissariato per i diritti umani e l'Alto commissariato per i rifugiati, nonché da diverse ONG, dai quali è emerso che i migranti recuperati dalla Guardia costiera libica e ricondotti in Libia, sono stati sistematicamente sottoposti a detenzioni arbitrarie, torture, estorsioni, lavori forzati, violenze sessuali, nonché ad altri trattamenti inumani e degradanti.

Si consideri, infatti, che la Libia non ha ratificato la Convenzione di Ginevra relativa allo status di rifugiato e non prevede alcuna procedura di asilo e di tutela per i rifugiati; una volta riportati i migranti in Libia, dunque, non vi sarebbe alcuna distinzione di trattamento da parte delle Autorità locali, tra i rifugiati, i richiedenti asilo ed altri migranti clandestini.

Nelle Raccomandazioni si afferma espressamente, quindi, che **un eventuale coordinamento con l'JRCC libico non libera gli Stati membri dai loro obblighi di tutelare la vita e garantire il non-refoulement e che in nessun caso lo sbarco potrà avvenire in Libia o in altro luogo non sicuro.**

La Convenzione di Amburgo non consente di fatto il rimpatrio in Libia dei migranti soccorsi, ma al contrario, imponendo il loro ricovero in un porto sicuro, e rappresenta un preciso ostacolo normativo ad ogni forma di respingimento verso la Libia.

Anche la Giurisprudenza italiana è già stata chiamata a pronunciarsi sul punto. Il **GIP presso il Tribunale di Agrigento**, accogliendo pienamente le Richieste di Archiviazione avanzate da quest'Ufficio ha affermato più volte che il rinvio dei migranti in Libia pone in pericolo il loro diritto alla vita e all'integrità fisica, in quanto la Libia non può essere definita un “porto sicuro”. (V. *Decreto di archiviazione emesso nel procedimento penale n. 1464/2019 R.G.N.R. mod. 21 a carico di CASARINI Luca e MARRONE Pietro per favoreggiamento aggravato dell'immigrazione clandestina e altro, nelle loro qualità di capo missione e comandante della imbarcazione MARE JONIO; Decreto di archiviazione emesso nel procedimento penale n. 2485/2019 R.G.N.R. mod. 21 a carico di CENTORE Arturo per favoreggiamento aggravato dell'immigrazione clandestina e altro, nelle sua qualità di comandante della imbarcazione SEA WATCH 3*).

Alle medesime conclusioni è giunto anche il Tribunale di Ragusa (G.I.P. – Decreto di rigetto di richiesta di sequestro preventivo del 16.04.2018): *“vi [sono] ancora attualmente diverse ragioni documentate e serie per non considerare il territorio libico un posto al sicuro dalla pena di morte, tortura, persecuzioni o trattamenti inumani o degradanti, al riparo da minacce fondate sulla razza, l'orientamento sessuale, l'appartenenza ad un gruppo sociale o politico. Dunque,*

se la Libia non costituisce un Pos affidabile il recupero dei 218 migranti da parte della nave di Proactiva Open Arms è stato quello che appare: un legittimo salvataggio a tutti gli effetti e non il prodromo di un traffico di esseri umani.”

Alla luce delle acquisizioni sopra richiamate e delle citate statuizioni giurisprudenziali, che si ritengono condivisibili, la **scelta dell’odierna indagata Carola RACKETE di non accogliere l’indicazione di P.O.S. delle Autorità Libiche presso il porto di Tripoli (Libia) è assolutamente legittima e non contestabile.**

Esaminate le condizioni politiche e sociali della Libia, che ne escludono l’idoneità ad essere considerato posto sicuro, occorre analizzare la scelta degli indagati di non dirigersi verso **Malta** per completare le operazioni di salvataggio.

Con riferimento a Malta occorre ricordare che la conferenza IMO di Valencia del 1995, in cui sono state delimitate le zone di competenza SAR, non è stata accettata da Malta che, pur reclamando unilateralmente una vastissima zona SAR coincidente con la propria Flight Information Region (F.I.R.) ed in parte sovrapposta alla zona SAR italiana, non ha ancora ratificato gli emendamenti alle convenzioni SAR e SOLAS (*International convention for the safety of life at sea*), che l’avrebbero obbligata a fornire il POS in caso di richiesta, con la motivazione che la sua ridotta consistenza territoriale non le consentirebbe di mantenere gli impegni che ne conseguirebbero.

Vi sono, pertanto, ragioni oggettive che giustificano la scelta dall’equipaggio della SW3 di non dirigersi verso l’isola di Malta.

Si aggiunga che, nel caso di specie, Malta aveva espressamente negato alla SW3 l’indicazione di un POS, come d’altronde aveva già fatto in passato in diverse altre occasioni in risposta a richieste di POS avanzate da imbarcazioni ONG, che avevano in corso interventi di salvataggio in mare, alcune delle quali oggetto di procedimenti penali trattati da quest’Ufficio.

In relazione alla **Tunisia**, tale Stato pur avendo la stessa ratificato la Convenzione SAR del 1979 non ha finora dichiarato una propria area di responsabilità SAR marittima, di conseguenza, non è obbligata ad assicurare quella cooperazione e quella collaborazione previste per tali eventi dalle Convenzione internazionale.

Le Autorità Tunisine sono state informate di tutti gli eventi SAR in cui avrebbero potuto intervenire e assumere il coordinamento delle operazioni, ma le stesse non lo hanno mai fatto. Anche nei casi in cui MRCC Roma ha chiesto formalmente alle Autorità di autorizzare quantomeno lo sbarco in un proprio porto per un sopravvenuto stato di necessità non hanno dato il loro consenso.¹⁴

Si consideri, poi, che è in ogni caso riconosciuto un margine di discrezionalità al comandante della nave nella individuazione del *place of safety* più vicino e più sicuro, considerate le esigenze del caso concreto.

Nelle già citate Raccomandazioni emanate dal Consiglio europeo nel giugno 2019 si sottolinea, infatti, che, sebbene il coordinamento delle operazioni spetti agli RCC, anche i capitani delle navi hanno un ruolo cruciale durante le fasi decisionali dell’intera operazione di salvataggio (p. 29): sono loro, infatti, ad avere una visione d’insieme della situazione a bordo, incluse le condizioni delle persone soccorse, nonché dei fattori esterni, quali in particolare le condizioni metereologiche e la capacità dell’imbarcazione di portare a termine l’operazione in sicurezza. Essi godono pertanto di un margine di discrezionalità nel prendere

¹⁴ Comitato Parlamentare di controllo sull’attuazione dell’accordo di Schengen, di vigilanza sull’attività di Europol, di controllo e vigilanza in materia di immigrazione – Audizione del Contrammiraglio (CP) Nicola CARLONE, Capo del Reparto Piani e Operazioni del 03/05/2017

qualunque decisione che, secondo il loro apprezzamento professionale, risulta necessaria alla tutela della vita umana. Le stesse linee guida dell'IMO prescrivono al comandante di sorvegliare affinché le persone non vengano sbarcate in luoghi dove la loro incolumità possa essere nuovamente minacciata.

È per questo che si raccomanda agli Stati non solo di istruire i comandanti al fine di consentire il raggiungimento di un porto sicuro, senza esporre le persone trasportate ad ulteriori rischi, ma anche di rispettare la loro eventuale decisione di non condurre i migranti in Libia o in ogni altro luogo insicuro. (p. 29-30)

In sostanza, dopo il salvataggio dei naufraghi, SW3 non poteva dirigersi verso la Libia per le ragioni ampiamente illustrate; allo stesso modo appare giustificabile la scelta di non dirigersi verso Malta. Allo stesso modo, per le ragioni sopra esposte, anche la scelta di non dirigersi in Tunisia è giustificata e comprensibile.

Si ritiene, dunque, che l'equipaggio della SEA WATCH 3 non abbia, nel caso in esame, violato regole e principi imposti dalle fonti di diritto sovranazionale che disciplinano le operazioni di salvataggio in mare.

2.2 Art. 1099 del Codice della Navigazione.

La seconda ipotesi delittuosa contestata al comandante Carola RACKETE, come visto, era quella di non aver obbedito all'ordine di non entrare nelle acque territoriali italiane, emesso ai sensi del D.L. n. 53/2019 dal Comandante della nave da guerra in funzione di polizia "Vedetta V808" della Guardia di Finanza, nonostante il divieto d'ingresso, transito e sosta della nave SW3 nelle acque territoriali italiane, contenuto nel provvedimento interministeriale, adottato dal Ministro dell'Interno di concerto con il Ministro della Difesa e con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, in attuazione al Decreto n. 53/2019 del 14 giugno 2019 (C.d. Decreto Sicurezza bis).

Il **Decreto sicurezza bis** (entrato in vigore il 15/06/2019), in materia di contrasto all'immigrazione illecita, attribuiva al Ministero dell'Interno, in qualità di Autorità nazionale di pubblica sicurezza, nell'esercizio delle funzioni di coordinamento dei controlli sulla frontiera marittima e terrestre dello Stato, nonché nel rispetto degli obblighi internazionali, il potere di limitare o vietare l'ingresso, il transito o la sosta di navi nel mare territoriale, con l'eccezione del naviglio militare e delle navi in servizio governativo non commerciale, per motivi di:

- ordine e di sicurezza pubblica;
- quando sussistevano le condizioni previste dall'art. 19 comma 2 della "Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti del mare" (c.d. Convenzione di Montego Bay UNCLOS)¹⁵, limitatamente alle violazioni delle leggi di immigrazione vigenti;

¹⁵ Art. 19 UNCLOS Significato dell'espressione "passaggio inoffensivo".

1. Il passaggio è inoffensivo fintanto che non arreca pregiudizio alla pace, al buon ordine e alla sicurezza dello Stato costiero. Tale passaggio deve essere eseguito conformemente alla presente Convenzione e alle altre norme del diritto internazionale.

2. Il passaggio di una nave straniera è considerato pregiudizievole per la pace, il buon ordine e la sicurezza dello Stato costiero se, nel mare territoriale, la nave è impegnata in una qualsiasi delle seguenti attività:

a) minaccia o impiego della forza contro la sovranità, l'integrità territoriale o l'indipendenza politica dello Stato costiero, o contro qualsiasi altro principio del diritto internazionale enunciato nella Carta delle Nazioni Unite;

b) ogni esercitazione o manovra con armi di qualunque tipo;

c) ogni atto inteso alla raccolta di informazioni a danno della difesa o della sicurezza dello Stato costiero;

d) ogni atto di propaganda diretto a pregiudicare la difesa o la sicurezza dello Stato costiero;

e) il lancio, l'appontaggio o il recupero di aeromobili;

f) il lancio, l'appontaggio o il recupero di apparecchiature militari;

I provvedimenti limitativi o impeditivi dovevano essere adottati dal Ministro dell'Interno di concerto col Ministro della Difesa e con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, secondo le rispettive competenze, e doveva esserne data informazione al Presidente del Consiglio dei ministri.

In sostanza il Decreto sicurezza bis prevedeva, tra l'altro:

1. la facoltà per il Ministro dell'Interno di vietare l'ingresso in acque italiane di una nave impegnata nello "scarico" di persone in violazione alle leggi di immigrazione vigenti in Italia (costituente una delle ipotesi del c.d. *passaggio non inoffensivo* previste dall'art. 19 comma 2 UNCLOS) o per motivi di "ordine e sicurezza pubblici" (V. art. 1 Decreto-legge n. 53 del 14/06/2019)
2. la possibilità di applicare al comandante della nave, al suo armatore e al proprietario la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 10.000 a € 50.000, in caso di violazione del divieto d'ingresso (V. art. 2 Decreto-legge n. 53 del 14/06/2019);
3. la possibilità di applicare la sanzione accessoria della confisca della nave, in caso di reiterazione delle condotte sopra descritte;

Il Decreto-legge n. 53 del 14/06/2019, quindi, introduceva nell'Ordinamento giuridico italiano una serie di sanzioni amministrative in caso di passaggio, nelle acque territoriali, di una nave straniera, pregiudizievole per la pace, il buon ordine e la sicurezza dello Stato costiero italiano (il c.d. *passaggio non inoffensivo*).

Il presupposto per l'applicazione delle predette sanzioni era, di conseguenza, che la nave straniera avesse violato le leggi sull'immigrazione vigenti in Italia.

Il **provvedimento interministeriale del 15/06/2019**, sottoscritto dal Ministro dell'Interno SALVINI Matteo, dal Ministro della Difesa TRENTA Elisabetta e dal Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti TONINELLI Danilo, dopo aver riassunto brevemente le condotte tenute dalla SW3 dalle ore 16.40 del 09/06/2019 alle ore 16.46 del 14/06/2019, disponeva il divieto di ingresso, transito e sosta della SW3 nel mare territoriale italiano, sui seguenti presupposti:

- il *modus operandi* "del tutto autonomo" della nave SW3, finalizzato allo "scarico ... di persone... in violazione delle leggi... di immigrazione nello stato costiero", configurava un'ipotesi di "*passaggio non inoffensivo ai sensi dell'art. 19 comma 1 (rectius comma 2) lettera G) della UNCLOS*";
- la suddetta attività poteva determinare "*rischi di ingresso in territorio nazionale di soggetti coinvolti in attività terroristiche o comunque pericolosi per l'ordine e la sicurezza pubblica, in quanto trattasi nella totalità di cittadini stranieri privi di documenti di identità e la cui nazionalità è presunta...*"

sul presupposto, quindi, che vi fosse stata una violazione da parte del comandante della SW3 delle normative nazionali e internazionali sul soccorso in mare e una conseguente condotta di violazione delle leggi italiane sull'immigrazione dello straniero.

Di conseguenza, in tale provvedimento interministeriale, si qualificava il passaggio della SW3 attraverso le acque italiane come "*non inoffensivo*" ai sensi dell'art. 19 UNCLOS e, pertanto, si intimava alla stessa di rimanerne al di fuori.

g) il carico o lo scarico di materiali, valuta o persone in violazione delle leggi e dei regolamenti doganali, fiscali, sanitari o di immigrazione vigenti nello Stato costiero;

h) inquinamento intenzionale e grave, in violazione della presente Convenzione;

i) attività di pesca;

j) la conduzione di ricerca scientifica o di rilievi;

k) atti diretti a interferire con i sistemi di comunicazione o con qualsiasi altra attrezzatura o installazione dello Stato costiero;

l) ogni altra attività che non sia in rapporto diretto con il passaggio.

In realtà, come sopra già ampiamente descritto, le condotte del comandante della SW3 RACKETE hanno rispettato le normative nazionali e internazionali sul soccorso in mare e non hanno violato alcuna norma sulla regolamentazione dell'immigrazione dello straniero in Italia.

Né il provvedimento interministeriale del 15/06/2019 citava alcuna attività istruttoria in grado di smentire tali affermazioni, limitandosi a descrivere sommariamente i fatti accaduti fino al 14/06/2019, senza fare alcun riferimento alle motivazioni pervenute dalla SW3 sulla scelta di non riportare i naufraghi in Libia, attribuendo ai naufraghi una pericolosità, per il solo fatto di essere stranieri senza documenti.

In sostanza il provvedimento interministeriale non faceva riferimento a specifiche ed individualizzanti situazioni di ordine e sicurezza pubblica che avrebbero potuto far ritenere pericoloso lo sbarco sul territorio italiano di questo o quel naufrago, né si poggiava sull'inidoneità, per contingenti ragioni logistiche o di ordine pubblico, di un porto di sbarco e, in particolare, di Lampedusa. Né il provvedimento teneva in considerazione che il luogo di provenienza dei naufraghi, ossia la Libia, luogo nel quale, come in precedenza ampiamente illustrato, vi era un permanente e grave pericolo per la loro libertà e incolumità.

Non sembravano sussistere, dunque, elementi sufficienti a qualificare il passaggio della SW3 nelle acque italiane come un "passaggio non inoffensivo" ai sensi dell'art. 19 comma 2 UNCLOS, e a qualificare l'intera attività della SW3 come lesiva dell'ordine e della sicurezza pubblica italiana sulla base del solo presupposto che i naufraghi fossero tutti stranieri senza documenti.

Vietando *tout court* l'approdo in Italia di quell'imbarcazione si sarebbe effettuata una illegittima espulsione di tipo collettivo¹⁶, impedendo di fatto ai naufraghi di presentare domanda di protezione internazionale e al comandante della nave di ottemperare al suo dovere di condurre le persone recuperate in mare in un porto sicuro.

Ferma restando l'attività della Forze di Polizia e della Magistratura per individuare tra i naufraghi eventuali autori di reati commessi in precedenza in altri Paesi.

Tanto è vero che quest'Ufficio tra agosto e settembre del 2019 ha condotto indagini, insieme al personale della Squadra Mobile della Questura di Agrigento, che hanno portato a chiedere la convalida del fermo di tre cittadini extracomunitari salvati dalla SW3, accusati da altri migranti di gravi reati (associazione a delinquere, tortura, sequestro di persona a scopo di estorsione) commessi in un campo di prigionia per migranti sito in Zawiyah (Libia), gestito dal famigerato trafficante libico OSAMA Al Kuni Ibrahim¹⁷. (*V. proc. pen. n. 3265/2019 R.G.N.R. mod. 21 della Procura della Repubblica di Agrigento*).

¹⁶ Il principio di *non refoulement* è contemplato in maniera diretta dall'articolo 33 della Convenzione di Ginevra del 1951, che statuisce:

"Divieto d'espulsione e di rinvio al confine. 1. Nessuno Stato Contraente espellerà o respingerà, in qualsiasi modo, un rifugiato verso i confini di territori in cui la sua vita o la sua libertà sarebbero minacciate a motivo della sua razza, della sua religione, della sua cittadinanza, della sua appartenenza a un gruppo sociale o delle sue opinioni politiche. 2. La presente disposizione non può tuttavia essere fatta valere da un rifugiato se non per motivi seri egli debba essere considerato un pericolo per la sicurezza del paese in cui risiede oppure costituisca, a causa di una condanna definitiva per un crimine o un delitto particolarmente grave, una minaccia per la collettività di detto paese."

Il principio di non refoulement si traduce nell'obbligo di non trasferimento, diretto o indiretto, di un rifugiato o di un richiedente asilo in un luogo nel quale la sua vita o la sua libertà sarebbe in pericolo a causa della sua razza, della sua religione, della sua nazionalità, della sua appartenenza ad un determinato gruppo sociale o per le sue opinioni politiche.

Il principio di non refoulement trova applicazione nei confronti di chi beneficia dello status di rifugiato e/o nei confronti di chi potrebbe acquisire tale status. Diventa dunque necessario che gli Stati, prima di procedere a qualsiasi forma di espulsione o respingimento, si assicurino che gli individui da respingere/espellere non siano o non saranno a rischio di subire trattamenti proibiti dalle Convenzioni internazionali.

¹⁷ OSAMA Al Kuni Ibrahim, nato a Tripoli il 04/04/1976 direttore del Centro di detenzione Al Nasr sito in una base militare in Zawiyah (Libia), posto recentemente sotto sanzioni dal Comitato del Consiglio di Sicurezza delle Nazioni

Uno dei tre fermati, CONDE' Mohammed, era il soggetto affetto da ernia inguinale strozzata, per il quale era stato disposto un MEDEVAC il 27/06/2019, sbarcato a Lampedusa con una motovedetta dalla Guardia Costiera con autorizzazione data anche del Ministero dell'Interno. Gli altri due fermati AMEMD Hamed¹⁸ e ASHUIA Mahmoud¹⁹ erano sbarcati a Lampedusa il 29/06/2019 insieme alla nave SW3.

È opportuno sottolineare che il procedimento penale n. 3265/2019 RGNR della Procura di Agrigento (in seguito trasmesso per competenza alla D.D.A. di Palermo proc. Pen. 12809/2019 R.G.N.R.) si fondava sulle dichiarazioni rese da altri 6 migranti (originari del Camerun e del Ghana), salvati anch'essi da un naufragio, effettuato in quel caso dall'imbarcazione a vela "ALEX & CO." della ONG "MEDITERRANEAN SAVING HUMANS", e sbarcati a Lampedusa il 5 e 7 luglio 2019.

Il legittimo contrasto all'immigrazione illegale e di massa, che può essere esercitato da uno Stato democratico come la Repubblica Italiana, deve necessariamente avvenire nel rispetto delle norme costituzionali e di diritto interno, oltre che nel rispetto dei trattati e delle convenzioni internazionali sottoscritte e dei principi di diritto internazionale.

CONCLUSIONI

In conclusione, si ritiene, dunque, che le condotte attuate dal comandante RACKETE non possono dirsi antigiuridiche, perché sono avvenute nel corso di una doverosa attività di soccorso di vite in mare e, pertanto, scriminate sia dallo stato di necessità che dall'adempimento di un dovere giuridico.

Pertanto, visto l'art. 408 c.p.p.

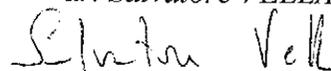
CHIEDONO

disporsi l'archiviazione del procedimento e la conseguente restituzione degli atti al proprio Ufficio.

Agrigento, 29.10.2021

IL PUBBLICO MINISTERO

dr. Salvatore VELLA



IL PUBBLICO MINISTERO

dr.ssa Cecilia BARAVELLI



Unite (risoluzione 1970 (2011) del 25/10/2021 che dispone il congelamento dei beni e il divieto di viaggio in tutti gli Stati membri delle Nazioni Unite) e dal Dipartimento del Tesoro del Governo degli U.S.A. (Ordine Esecutivo EO 13726 del 26/10/2021), per gravi violazioni dei diritti umani contro i migranti.

¹⁸ AHMED Hamed, nato in Egitto il 27/01/1993, sedicente.

¹⁹ ASHUIA Mahmoud, nato in Egitto il 02/01/1995, sedicente.