

TRIBUNALE DI CATANIA

UFFICIO G.I.P.; DOTT. BARONE; R.G. 2.467/21 G.I.P.;

MEMORIA AI SENSI DEGLI ARTT. 409 E 127 C.P.P.

Nell'interesse di:

Associazione CIVITAS (C.F.: 97858130152), con sede in Milano, piazza Giolitti n. 1, in persona del Presidente, avv. Giuseppe Pellegrino, difesa dall'avv. Alberto Ferrari;

- ente rappresentativo di interessi lesi da reato

contro:

persone fisiche allo stato non ancora identificate;

- denunciati

tutte comunque operanti nel contesto degli enti:

SEA-EYE e.V., in persona del legale rappresentante *pro tempore*;

MISSION LIFELINE e.V., in persona del legale rappresentante *pro tempore*;

SOS MÉDITERRANÉE ITALIA ONLUS (C.F.: 97315570826), in persona del legale rappresentante *pro tempore*;

OPEN ARMS, in persona del legale rappresentante *pro tempore*;

- enti amministrativamente responsabili

o o O o o

**PREMESSA: DISTINZIONE TRA TRATTA DI ESSERI UMANI
E FAVOREGGIAMENTO DELLA MIGRAZIONE CLANDESTINA**

Due sono le argomentazioni invocate dal Pubblico Ministero a sostegno

della propria richiesta di archiviazione:

1.- le operazioni di ricerca e soccorso organizzate ed operate in mare dalle NGOs sono giustificate dall'esigenza sia di adempiere un preciso dovere a carico di qualsiasi unità marittima (art. 51 c.p.), sia di rimediare ad uno stato di necessità cagionato in alto mare dai naufragi delle vittime (art. 54 c.p.);

2.- anche le condotte antecedenti e successive alle operazioni in alto mare non costituirebbero alcuna condotta di agevolazione dell'immigrazione clandestina ai sensi dell'art. 12 d.lgs. 286/98.

Si rileva che **oggetto di denuncia è il concorso in tratta di esseri umani** ai sensi dell'art. 601 c.p. e **non la semplice agevolazione nell'immigrazione clandestina** ai sensi dell'art. 12 d.lgs. 286/98. Al di là delle differenze in punto di pena, tra le due fattispecie è di tutta evidenza il mutamento di posizione che assume il migrante al loro interno: persona offesa – **vittima** di crimine contro l'umanità nel linguaggio processuale delle corti internazionali – nel primo caso, **soggetto agente** in reato connesso nel secondo.

Perché l'oggetto del contendere sia definitivamente chiaro, si produce una rappresentazione grafica delle due rotte, maliana e nigerina, percorse dalle vittime sentite dai difensori dell'Associazione, che suddivido in quattro colori distinti i tratti percorsi mediante:

- comuni mezzi di trasporto, su cui non sono praticate violenze o estorsioni ai danni dei passeggeri (bianco);

- mezzi di trasporto pubblici soggetti ad ispezioni a scopo di estorsione da parte di unità militari e di polizia da parte dei paesi di transito (arancione);

- mezzi di trasporto terrestre (camion o *pick-up*) e marittimo (gommoni)

direttamente condotti dalle organizzazioni criminali (rosso);

- unità navali delle NGOs (giallo: doc. 63 per la denuncia SOS Méditerranée, 59 per le altre tre).

Nella sua semplicità questa rappresentazione grafica cosa dimostra: che su un percorso che varia grossomodo dai 4.000 km (dalla Nigeria) fino ai 7.000 km (dal Senegal e dal Gambia)¹ le organizzazioni criminali controllano direttamente un tratto lungo solo 2.000 km, oltre il quale non esercitano alcun controllo diretto.

Per i primi 1.000-3.000 km c'è un vero e proprio concorso nel crimine da parte delle compagnie di trasporto, che prestano un servizio transnazionale a clientela priva di documenti e costantemente taglieggiata lungo il percorso nei paesi sub-sahariani (e non è un problema dell'Autorità giudiziaria italiana); per le ultime 250 miglia nautiche dalle NGOs con le proprie unità navali.

Senza il concorso delle compagnie di trasporto sub-sahariane fino alle cittadine di Agadez in Niger e di Deb Deb in Algeria e quello **delle NGOs** dalle coste libiche fino alle coste italiane **alle organizzazioni criminali libiche sarebbe impossibile realizzare il proprio disegno criminoso**, ovvero il trasporto massivo di centinaia di migranti clandestini **ridotti in schiavitù² lungo il percorso** a scopo di profitto.

Scopo finale è infatti il **profitto**; il profitto si attua tramite l'estorsione

1 L'analisi si limita alle due rotte seguite dalle vittime rappresentate o comunque sentite dai difensori di Civitas, per testimonianza diretta, ma potrebbe estendersi anche al Corno d'Africa, altro grande bacino di provenienza.

2 Le vittime rappresentate sono tutte di sesso maschile: **per le donne**, di cui non si dispone testimonianza diretta schiavitù significa, essenzialmente, **schiavitù sessuale**. Tra i rappresentati da Civitas solo V-9 è di sesso femminile ed ha riferito di non essere stata violentata esclusivamente in quanto in stato di **gravidanza avanzata** durante il viaggio. La presenza del compagno, V-10, non sarebbe bastata a tutelarla nel caso in cui i trafficanti avessero deciso di stuparla nel deserto o di sostituirla in un *foyer*.

nei confronti delle famiglie o lo **sfruttamento della schiavitù**; l'estorsione e lo sfruttamento si attuano mediante una **violenza indiscriminata**, che cagiona ingenti **perdite di vite umane** durante sia il tragitto terrestre che quello **per mare**; le perdite di vite umane costituiscono lo strumento ricattatorio nei confronti del governo italiano per ottenere un'accondiscendente politica di frontiera, cui non segue tuttavia un'adeguata (anche perché numericamente insostenibile) politica di integrazione sul territorio.

Oggi l'Autorità giudiziaria è chiamata a decidere su due precisi quesiti:

- se sia stata praticata la tratta di esseri umani sul territorio distrettuale di Catania (ivi incluse le acque territoriali)³;
- se vi abbiano concorso le organizzazioni non governative denunciate con le proprie imbarcazioni.

A riguardo la riqualificazione giuridica operata dal Pubblico Ministero risulta metodologicamente illegittima quanto meno per un duplice ordine di ragioni:

- viola l'**obbligatorietà dell'azione penale**, non prendendo posizione sui fatti denunciati tramite un impiego prematuro di un potere che l'art. 521 c.p.p. riserva all'Autorità giudicante in occasione della pronuncia della sentenza;
- opera una **decontestualizzazione** delle operazioni di recupero e trasporto per mare rispetto all'intera catena che collega i luoghi di provenienza a quello d'arrivo ed agli interessi criminali che vi si innestano.

Sei sono gli elementi di contesto ignorati dalla richiesta di archiviazione

³ Si tornerà in seguito sul tema della competenza, correttamente rilevata e risolta dalla Procura di Ragusa.

cui si sta opponendo l'esponente Associazione:

- la distinzione tra sicurezza della navigazione e salvaguardia dei diritti umani;
- l'estraneità delle NGOs denunciate al sistema integrato SaR preposto alla sicurezza delle acque internazionali nel Mediterraneo centrale;
- lo *status* delle navi denunciate;
- la disciplina delle operazioni di soccorso in acque internazionali;
- la natura della navigazione compiuta dagli equipaggi delle NGOs;
- la natura del carico trasportato dalle navi delle NGOs.

*

1° ELEMENTO DI CONTESTO: LA DISTINZIONE TRA SOCCORSO MARITTIMO ED OPERAZIONI UMANITARIE

Il Pubblico Ministero a sostegno della propria richiesta, dopo il richiamo alle disposizioni del codice della navigazione e ad alcune convenzioni internazionali, così conclude sulle condotte denunciate: *“è pertanto fuori di dubbio che la condotta di salvataggio in mare, realizzata in adempimento dei numerosi obblighi ora illustrati, debba necessariamente ritenersi condotta legittima, e dunque non punibile ai sensi dell'art. 12 d.lgs. 286/98”*.

Le quattro organizzazioni non governative denunciate si occupano di finalità umanitarie, non nautiche: questo emerge chiaramente dalle finalità pubblicamente dichiarate nei rispettivi siti internet⁴.

⁴ **Sea-Eye:** *“Sea-Eye e. V. is a non-profit and civil sea rescue organization that was founded in Germany in 2015. The founders could no longer bear to watch people dying in the southern Mediterranean sea without taking action. With our rescue vessel ALAN KURDI we search for people in distress at sea along the **deadliest exodus route** in the world. Every day we fight against the loss of human lives at sea”*;
S.O.S. Méditerranée: *“SOS MEDITERRANEE è un network europeo composto da associazioni in Italia, Germania, Francia e Svizzera che supportano le operazioni di soccorso*

Sia la loro azione che l'apologia mediatica che la supporta si fondano sull'impiego strumentale del concetto di “**porto sicuro**”, quale luogo di destinazione delle operazioni di soccorso in mare.

Omnis determinatio est negatio: un “porto sicuro” si distingue dunque innanzitutto da un “porto non sicuro”; tale distinzione dipende nel messaggio delle NGOs e dei rispettivi sostenitori mediatici non dalle caratteristiche tecniche delle infrastrutture, ma dal grado di tutela dei diritti umani.

Ecco che si compie, sulla base di semplici messaggi impliciti (miracoli della comunicazione!), una sovrapposizione tra diritto della navigazione e diritto dei diritti umani (e, perché no, diritto umanitario).

Non c'è fonte, tuttavia, di diritto marittimo che faccia il minimo riferimento a “porto sicuro”; ci sono invece fonti subordinate contenenti disposizioni di dettaglio, che fanno riferimento alla diversa categoria di “**luogo sicuro**”⁵.

*in mare e le attività di testimonianza e sensibilizzazione. La sua azione si fonda sulla mobilitazione di cittadini di diversi Paesi europei, che desiderano manifestare **solidarietà nei confronti di persone che, spinte da condizioni disumane e inaccettabili, fuggono attraverso il Mediterraneo, rischiando la propria vita in mare su imbarcazioni precarie***”;

Open Arms: “*Open Arms è un'organizzazione non governativa e senza fine di lucro la cui principale missione è **proteggere con la sua presenza in mare le persone che cercano di raggiungere l'Europa fuggendo da guerre, persecuzioni o povertà**. Nasce da una società di soccorso marittimo con comprovata esperienza sul litorale spagnolo*”;

Mission Lifeline e.V.: “*Almost daily, **refugees drown while trying to sail to Europe across the Mediterranean Sea. Although these people have a legal right to protection and to have their claim reviewed, the European Union blocks their way. The EU will go to any length to hold people who are on the run – even at the cost of human lives. This is inhuman, and we can not accept it!***

*Rescuing people in distress is not just a command of humanity, it is a duty anchored in the international law of the sea. With its inhumane policy, **the EU has digressed from this consensus and created a “border” in the Mediterranean Sea, where thousands have lost their lives. In order to save people in distress, we founded MISSION LIFELINE in 2016 and have since saved more than one thousand people from drowning, by bringing them aboard our ship LIFELINE.***

*In the summer of 2018, LIFELINE was confiscated by the Maltese authorities and their captain Claus-Peter Reisch was brought to trial. But we will not give up. We continue to cooperate with other aid and rescue organizations, and **even without our ship, we were successful in setting up new rescue missions. As long as people flee across the Mediterranean, we will do everything we can to save their lives***”.

5 International Maritime Organisation, Resolution MSC.167(78), Annex: Guidelines on the Treatment of Persons Rescued at Sea, Place of safety:

L'attrazione dell'attributo al sostantivo ben più generico di luogo, anziché porto, sta a significare che lo sbarco dei naufraghi in seguito alle operazioni di soccorso può avvenire in sicurezza in rade, fiordi od insenature, che non dispongano di porti attrezzati⁶.

Le disposizioni di diritto marittimo si occupano di navigazione e non di diritti umani: del resto i comandanti di navi mercantili sono periti nautici non analisti di questioni internazionali. Del resto l'art. 198 c.d.n. vieta ai comandanti di navi mercantili di intromettersi nell'esercizio della giurisdizione degli Stati rivieraschi concedendo asilo politico: e ciò anche nei confronti di cittadini italiani.

Con questa sovrapposizione di ordinamenti le NGOs giustificano come legittime operazioni di recupero in acque libiche o prossime alla Libia e di trasporto in acque italiane: tuttavia la scriminante dell'adempimento di un dovere deve essere valutata esclusivamente con riferimento all'esigenza di assicurare la sicurezza della navigazione, non la tutela dei diritti della persona.

Se ne conclude che **il trasporto da acque libiche o internazionali ad acque italiane non corrisponde ad esigenze di soccorso in mare**, ma ad una

“6.12 A place of safety (as referred to in the Annex to the 1979 SAR Convention, paragraph 1.3.2) is a location where rescue operations are considered to terminate. It is also a place where the survivors’ safety of life is no longer threatened and where their basic human needs (such as food, shelter and medical needs) can be met. Further, it is a place from which transportation arrangements can be made for the survivors’ next or final destination”.

Organisation Maritime Internationale, Projet de Résolution MSC.167(78), Annexe : Directives sur le traitement des personnes secourues en mer, Lieu sûr :

« 6.12 Un lieu sûr (tel que mentionné au paragraphe 1.3.2 de l'annexe de la Convention de 1979 sur la recherche et le sauvetage) est un emplacement où les opérations de sauvetage sont censés prendre fin. C'est aussi un endroit où la vie des survivants n'est plus menacée et où l'on peut subvenir à leurs besoins fondamentaux (tels que des vivres, un abri et des soins médicaux). De plus, c'est un endroit à partir duquel peut s'organiser le transport des survivants vers leur prochaine destination ou leur destination finale ».

⁶ Ben possibile con unità di grosso tonnellaggio in navigazione verso destinazioni lontane e non dispongano di porti sufficientemente attrezzati nelle vicinanze: ben possono provvedere allo sbarco mettendosi alla fonda all'interno di un'insenatura non esposta alle correnti.

scelta – di cui deve ancora vagliarsi la legittimità o meno – delle unità in navigazione.

*

2° ELEMENTO DI CONTESTO: LE NGOs NON FANNO PARTE INTEGRANTE DEL SISTEMA DI RICERCA E SOCCORSO NAZIONALE ED INTERNAZIONALE

Delle fonti citate nella richiesta del Pubblico Ministero non ha qui rilevanza trattare la Convenzione di Londra del 1989, che disciplina le modalità di assistenza, le condotte degli equipaggi soccorsi e soccorritori, il diritto al compenso e la cooperazione da parte degli Stati rivieraschi⁷, né il regolamento UE 656/14, costituente fonte di un'organizzazione regionale, che non può certo derogare alle prescrizioni dettate dall'Organizzazione delle Nazioni Unite.

Si concentra dunque ora l'attenzione sulla **Convenzione di Amburgo del 1979**, che nello specifico opera come **accordo tra Stati che vincola proprio gli Stati** non solo ad assicurare la sicurezza in mare – e non la tutela dei diritti umani – ma anche a coordinarsi tra loro (ovvero tra Stati, Italia e Libia incluse) nello svolgimento di tale attività.

Non è previsto alcun ruolo del naviglio privato nell'attività di soccorso in mare⁸: il secondo capitolo dispone, infatti, da un lato la devoluzione

7 Tutte **questioni** che si pongono **a valle rispetto al quesito assorbente**: se le NGOs abbiano un legittimo titolo per compiere operazioni di ricerca e soccorso nelle acque del Mediterraneo.

8 International Convention on maritime search and rescue, 1979 (with annex). Concluded at Hamburg on 27 April 1979

Chapter 2. ORGANIZATION

2.1 Arrangements for provision and co-ordination of search and rescue services

“2.1.1 *Parties shall ensure that necessary arrangements are made for the provision of adequate search and rescue services for persons in distress at sea round their coasts.*

2.1.2 **Parties shall forward to the Secretary-General information on their search and rescue organization and later alterations of importance, including:**

.1 National maritime search and rescue services;

agli Stati rivieraschi delle attività di soccorso nelle rispettive acque territoriali (capitolo 2.1.1.), e dall'altro che **gli Stati concordino tra loro la ripartizione delle acque internazionali in aree in cui assumersi individualmente o congiuntamente la responsabilità per le operazioni di ricerca e soccorso** (capitolo 2.1.4): in entrambi i contesti, resta comunque fermo il **coordinamento del Segretario Generale delle Nazioni Unite**, che deve essere dettagliatamente informato dei servizi di soccorso organizzati dagli Stati

.2 Location of established rescue co-ordination centres, their telephone and telex numbers and areas of responsibility; and

*.3 **Principal available rescue units at their disposal***".

"2.1.4 Each search and rescue region shall be established by agreement among Parties concerned. The Secretary-General shall be notified of such agreement.

2.1.5 In case agreement on the exact dimensions of a search and rescue region is not reached by the Parties concerned, those Parties shall use their best endeavours to reach agreement upon appropriate arrangements under which the equivalent overall coordination of search and rescue services is provided in the area. The Secretary-General shall be notified of such arrangements.

2.1.6 The Secretary-General shall notify all Parties of the agreements or arrangements referred to in paragraphs 2.1.4 and 2.1.5.

2.1.7 The delimitation of search and rescue regions is not related to and shall not prejudice the delimitation of any boundary between States".

Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes (avec annexe). Conclue à Hambourg le 27 avril 1979

Chapitre 2. ORGANISATION

2.1 Dispositions relatives à la mise en place et à la coordination des services de recherche et de sauvetage

« 2.1.1 Les Parties veillent à ce que les dispositions nécessaires soient prises pour que les services requis de recherche et de sauvetage soient fournis aux personnes en détresse en mer au large de leurs côtes.

*2.1.2 **Les Parties communiquent au Secrétaire général des renseignements sur leur organisation de recherche et de sauvetage ainsi que toutes modifications ultérieures importantes apportées à cette organisation et, notamment :***

.1 Des renseignements sur les services nationaux de recherche et de sauvetage maritimes;

.2 L'emplacement des centres de coordination de sauvetage, leurs numéros de téléphone et de télex ainsi que leurs zones de responsabilité; et

*.3 **Les principales unités de sauvetage qui sont à leur disposition** ».*

« 2.1.4 Chaque région de recherche et de sauvetage est établie par accord entre les Parties intéressées. Le Secrétaire général est informé de la conclusion d'un tel accord.

2.1.5 Si les Parties intéressées ne parviennent pas à un accord sur les dimensions exactes d'une région de recherche et de sauvetage, ces Parties déploient tous les efforts possibles pour parvenir à un accord sur l'adoption de dispositions appropriées permettant d'assurer une coordination générale équivalente des services de recherche et de sauvetage dans cette zone. Le Secrétaire général est informé de l'adoption de telles dispositions.

2.1.6 Le Secrétaire général notifie à toutes les Parties les accords ou dispositions mentionnés aux paragraphes 2.1.4 et 2.1.5.

2.1.7 La délimitation des régions de recherche et de sauvetage n'est pas liée à celle des frontières existant entre les Etats et ne préjuge aucunement de ces frontières ».

nell'esercizio della loro sovranità sulle proprie acque ed in accordo tra loro su quelle internazionali (capitolo 2.1.2.3 e 2.1.4).

È pur vero che la Convenzione in esame non esclude l'impiego di unità e risorse private nelle attività di soccorso, ma è altrettanto vero che **le unità private eventualmente impiegate sono sottoposte a tutti gli effetti alla catena C2 governativa** investita dell'attività di vigilanza e soccorso in mare⁹ e che

9 International Convention on maritime search and rescue, 1979 (with annex). Concluded at Hamburg on 27 April 1979

Chapter 2. ORGANIZATION:

“2.4 Designation of rescue units

2.4.1 Parties shall designate either:

.1 As rescue units, State or other appropriate public or **private** services suitably located and equipped, or parts thereof; or

.2 As elements of the search and rescue organization, State or other appropriate public or private services or parts thereof, not suitable for designation as rescue units, but which are able to participate in search and rescue operations, and shall define the functions of those elements”.

Chapter 3. CO-OPERATION

“3.1 Co-operation between States

3.1.1 Parties shall co-ordinate their search and rescue organizations and should, whenever necessary, co-ordinate search and rescue operations with those of **neighbouring States**”.

Chapter 4. PREPARATORY MEASURES

“4.1 Requirements for information

4.1.1 Each rescue co-ordination centre and rescue sub-centre shall have available up-to-date information relevant to search and rescue operations in its area including information regarding:

.1 Rescue units and coast watching units;

.2 Any other public and **private** resources, including transportation facilities and fuel supplies, that are likely to be useful in search and rescue operations;”.

Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes (avec annexe). Conclue à Hambourg le 27 avril 1979

Chapitre 2. ORGANISATION

« 2.4 Désignation des unités de sauvetage

2.4.1 Les Parties désignent :

.1 Soit comme unités de sauvetage, des services d'Etat ou autres services appropriés, publics ou **privés**, convenablement situés et équipés, ou des subdivisions de ces services;

.2 Soit comme éléments de l'organisation de recherche et de sauvetage, des services d'Etat ou autres services appropriés, publics ou privés, ou des subdivisions de ces services, qui ne peuvent être désignés comme unités de sauvetage mais sont en mesure de participer aux opérations de recherche et de sauvetage; les Parties définissent les fonctions de ces éléments ».

Chapitre 3. COOPÉRATION

« 3.1 Coopération entre Etats

3.1.1 Les Parties coordonnent leurs services de recherche et de sauvetage et devraient, chaque fois que cela est nécessaire, coordonner leurs opérations de recherche et de sauvetage avec celles des **Etats voisins** ».

Chapitre 4. MESURES PRÉLIMINAIRES

« 4.1 Informations requises

4.1.1 Chaque centre de coordination de recherche et de sauvetage et chaque centre secon-

tale inserimento è conseguentemente fatto oggetto di comunicazione al Segretario Generale delle Nazioni Unite, secondo quanto previsto dal paragrafo 2.1.2.3¹⁰.

In ogni caso non risulta all'Associazione che il Governo italiano abbia comunicato al Segretariato Generale delle Nazioni Unite i nominativi delle navi denunciate come unità operanti nelle proprie aree SaR: tanto meno risulta che le stesse navi siano congiuntamente impiegate sulla base di un accordo internazionale dallo Stato di Libia, dalla Repubblica Italiana nonché dai tre Stati di bandiera (Repubblica Federale Tedesca, Regno di Spagna e Regno di Norvegia) come unità operanti nelle aree SaR dei primi due Stati, come ancora non risulta che in tale ipotetico accordo sia prevista come procedura ordinaria lo sbarco delle persone salvate nelle acque internazionali di competenza libica sul territorio italiano, anziché su quello libico.

Risulta, anzi, dalla documentazione trasmessa dalla Procura della Repubblica di Ragusa come **la motonave Eleonore abbia intenzionalmente violato gli ordini impartiti tanto dal governo libico che da quello italiano nelle operazioni di recupero che precedettero lo sbarco del 2 settembre 2019¹¹.**

naire de sauvetage doit disposer de toutes les informations qui présentent un intérêt pour les opérations de recherche et de sauvetage dans sa zone et notamment de renseignements concernant :

.1 Les unités de sauvetage et les unités côtières de veille ;

*.2 Tous les autres moyens publics et **privés**, notamment les moyens de transport et l'approvisionnement en carburant, qui peuvent être utiles pour les opérations de recherche et de sauvetage ; ».*

¹⁰ Cfr. nota 8.

¹¹ Si riporta qui la comunicazione di reato a carico del sig. Diew Pa Hduop Gatkek sottoscritta dal Vice Questore Aggiunto, dott. Antonino Ciavola: “*Alle ore 13.00 del 26.08.2019, in posizione Lat. 33°18'N, Long. 13°52'E, la nave Eleonore battente bandiera tedesca, soccorreva un gommone con a bordo 104 migranti in area SAR di competenza delle autorità libiche che, peraltro, avevano assunto il coordinamento dell'evento Sar in quanto il gommone si trovava a 31 miglia nautiche dalla Libia, a 153 dall'Isola di Malta, a 176 dalla Tunisia ed a 144 da Lampedusa.*

La guardia costiera libica, confermando l'assunzione del coordinamento, aveva prontamente inviato la motovedetta “Obari” in uscita dal porto Al Khums che non riusciva a

Ciò sta a significare che **le operazioni** di recupero e trasporto **delle NGOs sono** non solo estranee, ma addirittura **in contrasto con il sistema integrato SaR** internazionalmente adottato.

È un sistema di recupero alternativo a quello di ricerca e soccorso istituzionale e che gli anglosassoni definirebbero fuorilegge (*outlaw*), anziché illecito, in quanto si pone al di fuori della legge, che ritiene semplicemente ingiusta¹².

Tanto basta dall'escludere le operazioni delle NGOs dalla disciplina dettata dalla Convenzione di Amburgo: circostanza che non escluderebbe, tuttavia, quanto meno ipoteticamente la loro legittimità secondo la Convenzione di Montego Bay¹³.

*

3° ELEMENTO DI CONTESTO: LO STATUS DELLE NAVI

raggiungere il target in quanto arbitrariamente anticipati dal Motoryacht "Eleonore".

Segue la descrizione delle ulteriori operazioni con cui **la nave tedesca ha forzato l'alt intimatole dalle Autorità italiane**.

12 In questo senso sono espliciti i siti nei passaggi citati in nota 4 ed in particolare quello di Mission Lifeline che fa esplicita apologia della disobbedienza del comandante Claus-Peter Reisch nel 2018, cui ha fatto seguito il sequestro della nave da parte delle autorità maltesi.

13 International Convention on maritime search and rescue, 1979 (with annex). Concluded at Hamburg on 27 April 1979

Article II. OTHER TREATIES AND INTERPRETATION

“(1) Nothing in the Convention shall prejudice the codification and development of the law of the sea by the United Nations Conference on the Law of the Sea convened pursuant to resolution 2750 (XXV) of the General Assembly of the United Nations nor the present or future claims and legal views of any State concerning the law of the sea and the nature and extent of coastal and flag State jurisdiction.

(2) No provision of the Convention shall be construed as prejudicing obligations or rights of vessels provided for in other international instruments”.

Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes (avec annexe). Conclue à Hambourg le 27 avril 1979

Article H. AUTRES TRAITÉS ET INTERPRÉTATION

« 1) Aucune disposition de la Convention ne préjuge la codification et l'élaboration du droit de la mer par la Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer convoquée en vertu de la résolution 2750 (XXV) de l'Assemblée générale des Nations Unies, ni les revendications et positions juridiques présentes ou futures de tout Etat touchant le droit de la mer et la nature et l'étendue de la juridiction de l'Etat côtier et de l'Etat du pavillon.

2) Aucune disposition de la Convention ne saurait être interprétée au préjudice des obligations ou des droits des navires définis dans d'autres instruments internationaux ».

DELLE NGOs NELLE ACQUE INTERNAZIONALI SECONDO LA CONVENZIONE DI MONTEGO BAY

Al fine di procedere all'accertamento dei limiti di legittimità delle operazioni di ricerca e soccorso da parte di unità non appartenenti al sistema integrato SaR occorre preliminarmente accertare lo status giuridico delle navi con cui le NGOs incrociano le acque del Mediterraneo.

Chiare le disposizioni dettate dalla Convenzione di Montego Bay sia nella parte dedicata alle acque profonde, ovvero gli artt. 92, 94, 95 e 96 che le definiscono come ordinarie navi commerciali sottoposte a vigilanza e giurisdizione dei rispettivi Stati di bandiera con esclusione di qualsivoglia immunità¹⁴,

¹⁴ United Nations Convention on the Law of the Sea. Concluded at Montego Bay on 10 December 1982

Article 92, Status of ships

“1. Ships shall sail under the flag of one State only and, save in exceptional cases expressly provided for in international treaties or in this Convention, shall be subject to its exclusive jurisdiction on the high seas. A ship may not change its flag during a voyage or while in a port of call, save in the case of a real transfer of ownership or change of registry”.

Article 94, Duties of the flag State

“1. Every State shall effectively exercise its jurisdiction and control in administrative, technical and social matters over ships flying its flag.

2. In particular every State shall:

(a) maintain a register of ships containing the names and particulars of ships flying its flag, except those which are excluded from generally accepted international regulations on account of their small size; and

(b) assume jurisdiction under its internal law over each ship flying its flag and its master, officers and crew in respect of administrative, technical and social matters concerning the ship.

3. Every State shall take such measures for ships flying its flag as are necessary to ensure safety at sea with regard, inter alia, to:

(a) the construction, equipment and seaworthiness of ships;

(b) the manning of ships, labour conditions and the training of crews, taking into account the applicable international instruments;

(c) the use of signals, the maintenance of communications and the prevention of collisions.

6. A State which has clear grounds to believe that proper jurisdiction and control with respect to a ship have not been exercised may report the facts to the flag State. Upon receiving such a report, the flag State shall investigate the matter and, if appropriate, take any action necessary to remedy the situation”.

Article 95, Immunity of warships on the high seas

“Warships on the high seas have complete immunity from the jurisdiction of any State other than the flag State”.

Article 96, Immunity of ships used only on government non-commercial service

“Ships owned or operated by a State and used only on government non-commercial ser-

sia in quella dedicate alle acque territoriali, che ripartiscono le imbarcazioni in quattro categorie: navi da guerra, navi di Stato destinate ad un uso non commerciale¹⁵, navi di Stato destinate ad uso commerciale e navi commerciali¹⁶.

Va da sé che una Convenzione internazionale volta a disciplinare sinte-

vice shall, on the high seas, have complete immunity from the jurisdiction of any State other than the flag State”.

Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Conclue à Montego Bay le 10 décembre 1982

Article 92, Condition juridique des navires

« 1. **Les navires naviguent sous le pavillon d'un seul Etat et sont soumis, sauf dans les cas exceptionnels expressément prévus par des traités internationaux ou par la Convention, à sa juridiction exclusive en haute mer. Aucun changement de pavillon ne peut intervenir au cours d'un voyage ou d'une escale, sauf en cas de transfert réel de la propriété ou de changement d'immatriculation**».

Article 94, Obligations de l'Etat du pavillon

« 1. **Tout Etat exerce effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratif, technique et social sur les navires battant son pavillon.**

2. En particulier **tout Etat** :

a) tient un registre maritime où figurent les noms et les caractéristiques des navires battant son pavillon, à l'exception de ceux qui, du fait de leur petite taille, ne sont pas visés par la réglementation internationale généralement acceptée,

b) exerce sa **juridiction conformément à son droit interne sur tout navire battant son pavillon, ainsi que sur le capitaine, les officiers et l'équipage pour les questions d'ordre administratif, technique et social concernant le navire.**

3. **Tout Etat prend à l'égard des navires battant son pavillon les mesures nécessaires pour assurer la sécurité en mer, notamment en ce qui concerne :**

a) la construction et l'équipement du navire et sa navigabilité,

b) la composition, les conditions de travail et la formation des équipages, en tenant compte des instruments internationaux applicables,

c) l'emploi des signaux, le bon fonctionnement des communications et la prévention des abordages.

6. **Tout Etat qui a des motifs sérieux de penser que la juridiction et le contrôle appropriés sur un navire n'ont pas été exercés peut signaler les faits à l'Etat du pavillon. Une fois avisé, celui-ci procède à une enquête et prend, s'il y a lieu, les mesures nécessaires pour remédier à la situation** ».

Article 95, Immunité des navires de guerre en haute mer

« **Les navires de guerre jouissent en haute mer de l'immunité complète de juridiction vis-à-vis de tout Etat autre que l'Etat du pavillon** ».

Article 96, Immunité des navires utilisés exclusivement pour un service public non commercial

« **Les navires appartenant à un Etat ou exploités par lui et utilisés exclusivement pour un service public non commercial jouissent, en haute mer, de l'immunité complète de juridiction vis-à-vis de tout Etat autre que l'Etat du pavillon** ».

15 Tra cui le **unità di salvataggio** propriamente intese secondo diritto.

16 United Nations Convention on the Law of the Sea. Concluded at Montego Bay on 10 December 1982

Section 3. Innocent passage in the territorial sea

Subsection b. Rules applicable to **merchant ships** and **government ships operated for**

ticamente l'intera disciplina del mare (navigazione, tutela dell'ambiente, sfruttamento delle risorse e quant'altro), non può soffermarsi sui particolari definitivi, su cui ben possono invece precisare le fonti interne.

Il nostro codice della navigazione, a tale fine, all'art. 136 precisa che: *“per nave si intende qualsiasi costruzione destinata al **trasporto per acqua**, anche a scopo di rimorchio, di pesca, di diporto, o ad altro scopo”*¹⁷.

Tornando alla disciplina dettata dalla Convenzione di Montego Bay, dunque, **le navi delle NGOs sono dunque comuni navi mercantili prive di immunità**, di cui invece godrebbero se fossero navi governative dedicate a servizi non mercantili.

Sulle stesse esercita giurisdizione lo Stato di bandiera nelle proprie acque territoriali ed in acque internazionali; si apre invece un riparto di giurisdizione con lo Stato costiero a seconda delle questioni che insorgono durante la navigazione nelle rispettive acque territoriali.

*

4° ELEMENTO DI CONTESTO: LE OPERAZIONI DI SOCCORSO DEL NAVIGLIO PRIVATO IN ACQUE INTERNAZIONALI

Non appartenendo al sistema integrato di ricerca e soccorso e, di conse-

commercial purposes

Subsection c. Rules applicable to **warships** and **other government ships operated for non-commercial purposes**

Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Conclue à Montego Bay le 10 décembre 1982

Section 3. Passage inoffensif dans la mer territoriale

Sous-section b. Règles applicables aux **navires marchands** et aux **navires d'Etat utilisés a des fins commerciales**

Sous-section c. Règles applicables aux **navires de guerre** et autres **navires d'Etat utilisés a des fins non commerciales**

17 Ciò sta a significare che anche un peschereccio, un'imbarcazione da diporto o da competizione hanno un rispettivo carico, ovvero il pescato, i regatanti per diletto o gli sportivi impegnati in gara.

guenza, non godendo dello status dettato per le navi governative adibite ad altri servizi non commerciali, **le navi delle NGOs possono e devono partecipare alle operazioni di soccorso in mare nelle stesse condizioni di qualsivoglia altra imbarcazione privata**, dedita al trasporto tanto commerciale, quanto di pesca o di diporto.

Tale attività, disciplinata nelle modalità attuative dalla Convenzione di Amburgo, si attiva nelle condizioni che innescano l'**obbligo di assistenza** ai sensi dell'art. 98 UNCLoS¹⁸.

Ciò sta a significare che **le navi non sono autorizzate a vagolare per le acque profonde alla ricerca di naufraghi** in attesa di chiamate provenienti

18 United Nations Convention on the Law of the Sea. Concluded at Montego Bay on 10 December 1982

Article 98, Duty to render assistance

“1. **Every State shall require the master of a ship flying its flag, in so far as he can do so without serious danger to the ship, the crew or the passengers:**

(a) to render assistance to any person found at sea in danger of being lost;

(b) to proceed with all possible speed to the rescue of persons in distress, if informed of their need of assistance, in so far as such action may reasonably be expected of him;

(c) after a collision, to render assistance to the other ship, its crew and its passengers and, where possible, to inform the other ship of the name of his own ship, its port of registry and the nearest port at which it will call.

2. **Every coastal State shall promote the establishment, operation and maintenance of an adequate and effective search and rescue service regarding safety on and over the sea and, where circumstances so require, by way of mutual regional arrangements cooperate with neighbouring States for this purpose”.**

Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Conclue à Montego Bay le 10 décembre 1982

Article 98, Obligation de prêter assistance

« 1. **Tout Etat exige du capitaine d'un navire battant son pavillon que, pour autant que cela lui est possible sans faire courir de risques graves au navire, à l'équipage ou aux passagers :**

a) il prête assistance à quiconque est trouvé en, péril en mer,

b) il se porte aussi vite que possible au secours des personnes en détresse s'il est informé qu'elles ont besoin d'assistance, dans la mesure où l'on peut raisonnablement s'attendre qu'il agisse de la sorte,

c) en cas d'abordage, il prête assistance à l'autre navire, à son équipage et à ses passagers, et, dans la mesure du possible, indique à l'autre navire le nom et le port d'enregistrement de son propre navire et le port le plus proche qu'il touchera.

2. **Tous les Etats côtiers facilitent la création et le fonctionnement d'un service permanent de recherche et de sauvetage adéquat et efficace pour assurer la sécurité maritime et aérienne et, s'il y a lieu, collaborent à cette fin avec leurs voisins dans le cadre d'arrangements régionaux ».**

da telefoni satellitari consegnati dai trafficanti alle rispettive vittime allo specifico scopo di farsi rilevare con tutta probabilità tramite rilevamenti radiogoniometrici, confermati dall'osservazione aerea¹⁹.

La loro attività di soccorso deve essere sollecitata e coordinata dalle autorità del proprio paese di bandiera e può persino essere negata laddove possa porre seriamente in pericolo la nave, l'equipaggio ed i passeggeri.

In questi termini, dunque, il **soccorso in mare** è riconosciuto sì come un'**attività doverosa e meritevole**, peraltro soggetta in caso di omissione alle forme di responsabilità dettate dallo Stato di bandiera della nave soccorritrice, ma **solo laddove accidentalmente si innesti** nel corso di una regolare **attività di trasporto** per mare a scopo commerciale, di pesca o di diporto.

Del resto un obbligo di legge ai sensi dell'art. 51 c.p. od uno stato di necessità ai sensi dell'art. 54 c.p. in tanto può consolidarsi, in quanto inerisca a fatti che accadono in **prossimità della sfera giuridica del soggetto agente**: ed è ben singolare ritenere che la sfera giuridica delle associazioni denunciate si estenda fin là dove non arrivano nemmeno i confini degli Stati sovrani, ovvero le acque internazionali del bacino centrale del Mediterraneo.

Parlare di adempimento di un obbligo, come pur fa il Pubblico Ministero nella propria richiesta di archiviazione, risulta fin troppo semplicistico laddove non si precisi quale sia in concreto il fatto costitutivo dell'obbligo.

¹⁹ Altro tema di interesse: **quanto si alzano in volo i ricognitori delle NGOs?** Non disponendo degli strumenti di una marina militare finanziata con stanziamenti bellici (non bastando quelli in tempi di pace), sarà ben dura garantire l'osservazione costante su un tratto così ampio di mare e così distante dalle coste italiane. Nel caso dell'**Eleonore**, il gommone fu rinvenuto in long. 33°18'N e lat. 13°52'E: una posizione che dista ad oltre 200 miglia nautiche dal tratto più vicino della costa siciliana.

Ciò sta a significare che **i voli partono solo dopo aver ricevuto notizie dettagliatamente attendibili**, vuoi per informazioni rilasciate telefonicamente dai trafficanti, vuoi per rilevamento radiogoniometrico dei telefonini consegnati da quest'ultimo ai migranti imbarcati.

Quando sorge in concreto l'obbligo di soccorrere? L'art. 98 UNCLoS è chiaro: quando l'imbarcazione soccorritrice incroci a ragionevole distanza quella in condizioni di necessità di assistenza lungo la propria rotta. A quel punto soltanto si innescherebbero tutte le responsabilità inerenti non solo al salvataggio, ma anche di converso all'indennizzo dei costi sostenuti e dei danni subiti per effetto delle operazioni di soccorso.

Se così non fosse l'umanità intera sarebbe costantemente obbligata a correre in ogni luogo imprecisato del globo a soccorrere chiunque stia subendo delle difficoltà in navigazione: ma un obbligo così generico non può concretizzarsi in una vera e propria posizione giuridica soggettiva e, ciò che qui conta, in una causa di giustificazione che sia ai sensi dell'art. 51 o 54 c.p.²⁰.

Quindi cosa occorre ora contestualizzare per concludere nel senso del concorso nella tratta o della legittimità delle operazioni di recupero e trasporto?
La navigazione praticata dalle navi delle NGOs ed il carico trasportato.

*

5° ELEMENTO DI CONTESTO: IL CARATTERE DELLA NAVIGAZIONE DELLE NAVI DELLE NGOs

Come ogni imbarcazione privata, anche le navi delle NGOs sono soggette alle norme ordinarie della navigazione, che richiedono la determinazione di un porto di partenza, uno di destinazione²¹, una finalità ed un carico.

I quesiti che ci si pone, di fronte alla imprescindibile premessa per cui il soccorso del privato deve costituire un incidente di navigazione per di più coor-

²⁰ Tra le bizzarrie del politicamente corretto non è mancato un capo di Stato che si è fatto fotografare con i piedi in acqua durante la recente conferenza COP26 di Glasgow (cfr. doc. 64 fascicolo SOS Méditerranée e 60 per gli altri tre).

²¹ Entrambi “luoghi sicuri” per definizione ai fini del diritto marittimo.

dinato a distanza dalle autorità di bandiera, sono i seguenti: cosa ci facevano al momento dei fatti, quattro navi di nazionalità tedesca, spagnola ed addirittura norvegese al largo delle coste libiche? Da dove provenivano? Dove erano dirette? Cosa trasportavano?

Senza porsi questi quesiti non sarebbe possibile distinguere tra loro un carabiniere ed un rapinatore coinvolti in uno scontro a fuoco durante una rapina: di qui la rilevanza della contestualizzazione della condotta.

Ed ancora: dopo l'approdo in porto, è mai stata richiesta ai comandanti delle navi l'esibizione della documentazione prevista dagli artt. 179 e ss. c.d.n.?

Fin qui si può arrivare ad un primo punto fermo, che smentisce le argomentazioni addotte dal Pubblico Ministero nella propria richiesta di archiviazione: le NGOs non sono giustificate né dall'adempimento di un dovere ai sensi dell'art. 51 c.p., né da dalla sussistenza di uno stato di necessità ai sensi dell'art. 54 c.p..

Deve ora essere verificato quale sia il corretto titolo di responsabilità per aver ultimato (e per continuare ad ultimare tuttora senza soluzione di continuità) l'ultimo tratto della rotta dello commercio di schiavi che transita dai paesi sub-sahariani al territorio della Repubblica.

*

6° ELEMENTO DI CONTESTO: IL “CARICO” TRASPORTATO

DALLE NAVI DELLE NGOs

In tema di “carico” si concentra l'ombra più oscura sulla legittimità delle operazioni denunciate. Contrariamente alle altre ipotesi in cui i salvataggi sono stati occasionalmente eseguiti da navi mercantili o da diportisti, nelle ipo-

tesi di specie non si assiste ad una diversità di tipologie di imbarcazioni, come a titolo esemplificativo petroliere, porta container, pescherecci, baleniere (che arditamente si affaccino nel Mediterraneo...), barche a vela, traghetti turistici e quant'altro.

Le navi appartengono ad un unico *genus*: **navi convertite** alla finalità di **ospitare sul ponte di poppa il maggior numero di persone possibile**.

Quindi **quale sarebbe il carico**, che caratterizzerebbe la navigazione, che le conferirebbe una rotta con un luogo preciso di partenza ed uno di destinazione? **I naufraghi?**

Ma, come si è argomentato già con riferimento al primo elemento di contesto, le NGOs non destinano le risorse raccolte dai *donors* per salvare intrepidi ed annoiati velisti che scuffino in burrasca in mare aperto a seguito di manovre azzardate: legittimamente e meritevolmente **soccorrono persone ridotte in schiavitù** prima di essere **imbarcate su natanti destinati a naufragare in mare aperto**.

Non è normale occuparsi di schiavi nei fori di una nazione evoluta, che storicamente non ha mai partecipato alla triangolazione schiavistica tra Europa, Africa ed Americhe ed in cui non si è praticata la **reificazione della persona**²² quanto meno dall'epoca di Costantino in poi: ma **quelle persone imbarcate dai mercanti libici sono a tutti gli effetti "schiavi"**²³.

²² Per quanto si sia storicamente assistito ad altre forme di limitazione della libertà personale, tra cui la servitù della gleba, ma non alla diffusa commercializzazione dell'essere umano come **bene mobile**.

In Libia i migranti sono beni mobili: delle *res mancipi*, che appartengono al padrone, finché sono utilizzati come bassa manovalanza in cantiere per guadagnarsi il pagamento del prosieguo del viaggio; delle *res nullius*, liberamente aggredibili da tutti per strada, minorenni armati e teppisti inclusi, quando si recano dai *foyers* alle *chat places* per cercare un lavoro oppure ne fanno ritorno.

²³ Particolarmente significativa le dichiarazioni rese dal sig. Redhwan Yahya, che riferisce di aver pagato il proprio viaggio dal Sudan solo dopo l'arrivo in Libia: pagamento avvenuto

Riferiscono in sostanza di essere stati compravenduti come schiavi – anche se non sempre si è formata una piena consapevolezza di ciò – le vittime intervistate dai rappresentanti di Civitas nell'esercizio di altri mandati difensivi²⁴, così come riferiscono pure i protagonisti del procedimento r.g. 3.389/19 n.r., indifferentemente testi ed imputato²⁵, di essere partiti senza aver ancora pagato il prezzo del viaggio e di avervi provveduto solo in un secondo tempo

tramite estorsione ai danni della madre, che ha poi provveduto consegnando “il dovuto” ad un *coxeur* personalmente recatosi nella sua dimora a ritirare il denaro.

Ciò dimostra due cose:

- la sussistenza di una **rete transnazionale in grado di raggiungere le singole famiglie** a miglia di chilometri di distanza;
- la **costituzione di un vero e proprio pegno sulla persona fisica** del migrante che non abbia ancora pagato il prezzo per il trasporto.

Non si consente, infatti, alle persone di girare liberamente prima di aver pagato ogni debito nei confronti dell'organizzazione: ne verrebbe meno la capacità intimidatoria.

Molto significativo un particolare riferito individualmente da alcuni testimoni e confermati nelle audizioni collettive: all'ingresso della cittadina di Agadez, ove termina il trasporto ordinario ed inizia quello direttamente gestito dalle organizzazioni criminali sui famigerati *pick-up*, c'è uno dei tanti posti di blocco ove sostano numerosi *coxeurs* a fianco ai militari.

Quando i migranti abbiano esaurito i propri risparmi per pagare l'ultimo pedaggio estorto dai militari, sono i *coxeurs* stessi a pagare quest'ultimi per farsi consegnare **i migranti stessi, che da quel momento diventano a tutti gli effetti proprietà dell'organizzazione** che si è occupata del loro acquisto.

24 Molto significativo un particolare riferito individualmente da alcuni testimoni e confermati nelle audizioni collettive: all'ingresso della cittadina di Agadez, ove termina il trasporto ordinario ed inizia quello direttamente gestito dalle organizzazioni criminali sui famigerati *pick-up*, c'è uno dei tanti posti di blocco ove sostano numerosi *coxeurs* a fianco ai militari.

Quando i migranti abbiano esaurito i propri risparmi per pagare l'ultimo pedaggio estorto dai militari, sono i *coxeurs* stessi a pagare quest'ultimi per farsi consegnare **i migranti stessi, che da quel momento diventano a tutti gli effetti proprietà dell'organizzazione** che si è occupata del loro acquisto.

25 Le circostanze riferiteci dai soci protetti dell'associazione e dalle altre vittime sentite nel corso delle audizioni corrispondono pienamente a quelle rilasciate dalle tre persone sentite nel corso delle indagini preliminari, nonché dallo stesso indagato, scambiato dall'Autorità giudiziaria e dagli operanti di polizia giudiziaria per un vero e proprio scafista.

L'equivoco deriva da una semplificazione, ovvero dall'estensione al litorale libico delle categorie elaborate per l'immigrazione dai Balcani o da altri paesi magrebini: secondo buon senso mai e poi mai un uomo di etnia sub-sahariana sarebbe accettato tra le milizie libiche come un pari; **mai e poi mai un trafficante, che comunque gode di una posizione di forza sul territorio, tenterebbe l'avventura imbarcandosi di notte su un gommone destinato al naufragio, per di più pieno delle sue vittime, pronte a buttarlo a mare** appena superata la sorveglianza dei trafficanti. Del resto, pur essendo gli unici a vivere nel proprio paese un conflitto armato, quanti libici sono mai approdati sul territorio italiano tramite i gommoni ed il successivo soccorso da parte delle NGOs?

“Arabo bianco!” è stato l'insulto più risentito pronunciato da un migrante africano ad un mediatore culturale tunisino: uno *coxeur* sudanese non sarebbe certamente stato trattato con maggior rispetto dal resto dei passeggeri per il solo colore della pelle.

In realtà il **timone**, da un lato, e la **bussola ed il telefono**, dall'altro, sono affidati dai trafficanti a due tra i migranti scelti a caso tra il “carico” di ogni singolo gommone.

con il denaro estorto alle famiglie o guadagnato con lavoro prestato in condizioni servili, in penuria di vitto, in totale carenza delle provvidenze necessarie alle esigenze quotidiane (a partire dall'igiene personale), sotto costante minaccia armata, violenza fisica²⁶, totale privazione della libertà personale ed asservimento morale²⁷.

Ai sensi dell'art. 99 UNCLoS è obbligo di ogni Stato di bandiera prevenire e punire il trasporto di schiavi sulle navi soggette alla propria giurisdizione. La stessa disposizione prevede che il trasbordo su altra nave rispetto a quella impiegata per la tratta comporti l'**affrancamento automatico** della persona ridotta in stato di schiavitù²⁸. La liberazione "*ipso facto*" non risponde ad una mera finalità etica o retorica, ma ad un'esigenza pratica: prevenire giudizi di rivendicazione delle persone da parte di soggetti privati appartenenti ad ordinamenti che ancora od in un ipotetico futuro possano riconoscere nella tratta di esseri umani una legittima pratica commerciale²⁹.

26 Un'alta percentuale delle persone sentite nel corso delle audizioni individuali e collettive riporta infermità di carattere permanente per le violenze subite in vita: a partire dalle **cicatrici da armi da taglio, danni alla colonna vertebrale**, così come persino **alla vista**.

27 Una condizione forse peggiore dello **schiavo nell'ordinamento romano**, che almeno godeva di un regime giuridico come *res mancipi*. Sul territorio libico è concordemente testimoniata la carenza di alcun regime giuridico, nemmeno il più primitivo, che possa tutelare i migranti di colore (bengalesi e pakistani inclusi), facilmente identificabili dai libici per i tratti somatici.

28 United Nations Convention on the Law of the Sea. Concluded at Montego Bay on 10 December 1982

Article 99, Prohibition of the transport of slaves

“Every State shall take effective measures to prevent and punish the transport of slaves in ships authorized to fly its flag and to prevent the unlawful use of its flag for that purpose.

Any slave taking refuge on board any ship, whatever its flag, shall ipso facto be free”.

Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Conclue à Montego Bay le 10 décembre 1982

Article 99, Interdiction de transport d'esclaves

*« Tout Etat prend des mesures efficaces pour prévenir et réprimer le transport d'esclaves par les navires autorisés à battre son pavillon et pour prévenir l'usurpation de son pavillon à cette fin. **Tout esclave qui se réfugie sur un navire, quel que soit son pavillon, est libre ipso facto** ».*

29 United States Supreme Court 40 U.S. 518, January Term, 1841, United States v. Schooner Amistad, caso riprodotto cinematograficamente nella celebre pellicola di Steven Spielberg. Già allora, pur nel contesto di un'industria cotoniera fondata sullo sfruttamento della mano-

Il quesito che si deve porre e risolvere in concreto secondo le risultanze oggettive dei fatti è il seguente: **il trasbordo dai gommoni alle imbarcazioni delle NGOs è sufficiente a determinare l'affrancamento automatico degli schiavi e ne prolunga semplicemente il trasporto verso la destinazione finale?**

Il quesito va affrontato attraverso due operazioni: una separazione concettuale ed un'analisi delle condizioni di contesto.

La **separazione concettuale** riguarda la disciplina dei soccorsi (art. 98 UNCLoS) rispetto a quella della tratta (art. 99 UNCLoS): la prima rientra nella regolamentazione delle condotte dovute e la seconda in quella delle condotte vietate. Ciò sta a significare che non qualsiasi salvataggio porti necessariamente all'affrancamento dello schiavo in mare: laddove il salvataggio sia effettuato dal trafficante intenzionato a salvare la propria *res* per rivenderla a destinazione non si assisterebbe ad alcun affrancamento automatico per definizione.

Ciò sta a significare che la qualificazione della condotta degli equipaggi delle NGOs non deve fondarsi su una prospettiva aprioristica e preconcreta, ma che anche qui è quanto mai fondamentale l'**analisi del contesto** in cui avvengono le operazioni di trasbordo.

Di seguito la dimostrazione delle **RAGIONI PER CUI LE OPERAZIONI DI RECUPERO NON AFFRANCANO I NAUFRAGHI DALLA CONDIZIONE SERVILE**:

1.- Innanzitutto il luogo in cui avvengono le operazioni di recupero dei naufraghi, ovvero il tratto di mare tra la Libia e l'Italia. Ben minore attenzione è

dopera servile, era vietata la riduzione in schiavitù di persone libere.

dedicata al Mediterraneo occidentale, per quanto la distanza tra la Penisola Iberica ed il Maghreb occidentale sia molto minore di quella tra la Sicilia e la Libia.

Ciò avviene perché le **NGOs – al pari dei trafficanti** – necessitano, per esercitare la forzatura delle frontiere, di almeno due specifici **presupposti**:

- le condizioni di **collasso istituzionale** dello Stato di partenza;
- le condizioni di **emergenza umanitaria dei passeggeri**: condizioni che derivano dall'assoggettamento a riduzione in schiavitù ed a tutti i crimini (anche più gravi) strumentalmente connessi con la tratta di esseri umani.

Quest'ultimo aspetto agevola nei trafficanti la preordinazione delle situazioni più parossistiche, tra cui l'invio di minori non accompagnati dai genitori.

2.- In secondo luogo va considerato che **le persone recuperate** dalle navi delle NGOs – al di là delle scene filmate a scopo di propaganda – **non riacquistano una propria identità individuale**. Tale processo si attiva esclusivamente nel corso delle operazioni di identificazione a terra cui non partecipa il personale delle organizzazioni non governative, che non dispone peraltro delle qualifiche di pubblico ufficiale preposto allo svolgimento di una pubblica funzione.

3.- In terzo luogo, dopo il trasporto le NGOs si disinteressano totalmente del destino dei propri passeggeri, che vengono indiscriminatamente affidati alle forze dell'ordine, che provvedono alla loro identificazione ed alla loro distribuzione all'interno del sistema di accoglienza, cui le NGOs non partecipano, tanto meno con risorse proprie.

Il loro trasporto, come emerge dai loro stessi siti, è **finalizzato esclusivamente a raggiungere risultati numerici di massa, non** al salvataggio ed **al riscatto di singole persone prese nella loro individualità**.

4.- Ancora: le operazioni di recupero non sono né pianificate, né tanto meno eseguite³⁰, in modo da garantire autonomamente ai naufraghi condizioni di sicurezza a bordo.

Anzi: proprio l'inadeguatezza delle imbarcazioni (con specifico riferimento sia alla tenuta del mare in condizioni difficili, sia al mantenimento di adeguate condizioni di igiene) costituisce un elemento di pressione sui governi rivieraschi per ottenere l'autorizzazione all'accesso nelle rispettive acque territoriali ed allo sbarco.

Naturalmente, **durante queste fasi di stallo** in cui le navi sono in attesa di attracco, **i trafficanti libici sospendono gli imbarchi**, che non avrebbero il minimo senso in mancanza di unità pronte a recuperare i naufraghi in mare.

Sussiste pertanto una **sincronizzazione** tra gli imbarchi da parte delle organizzazioni libiche ed i recuperi in mare da parte delle NGOs.

5.- L'integrazione dei naufraghi sul territorio italiano e nel mondo del lavoro è questione che minimamente interesse le organizzazioni denunciate. Di qui la totale **equivalenza tra il loro servizio di trasporto per mare e gli *hand-over* che avvengono nel deserto libico in occasione dell'attraversamento del territorio di tribù in conflitto** tra loro: si conviene telefonicamente un'area di nessuno ove il “carico” viene lasciato incustodito dall'equipaggio ce-

³⁰ In questo le NGOs dimostrano una capacità, tutta militare di stato maggiore, di coordinare tra loro le funzioni: “piani” (J5), “operazioni” (J3) e “comunicazioni” (J6).

Si giustifica la sigla J (joint) per la compresenza di una componente marittima e di una aerea, adibita alla ricognizione.

dente, perché possa essere poi recuperato, senza scatenare pericolosi conflitti a fuoco, da quello subentrante che prosegue il viaggio verso nord.

La **consegna a distanza in territorio libico** previene conflitti a fuoco, con perdite in termini di reclutamento ed economici, tra le varie fazioni locali; **la consegna, indifferentemente in presenza o a distanza, in mare** evita ai trafficanti delle organizzazioni libiche di entrare in diretto contatto che le navi da guerra italiane con tutte le conseguenze che ne possono derivare.

Un esempio concreto è dato proprio dagli atti del procedimento connesso r.g. 3.389/19 n.r. del Tribunale di Ragusa, ove con tutta probabilità sarà stato condannato con gravi pene come scafista uno dei tanti migranti sudanesi giunti in Libia nella speranza di arrivare in Europa, sul semplice presupposto (peraltro non del tutto certo) di essere stato messo al timone del gommone che lo avrebbe condotto al naufragio.

6.- Se le NGOs fossero effettivamente intenzionate ad affrancare schiavi nel corso di operazioni di soccorso in mare (confondendo tra loro sicurezza in mare e tutela dei diritti dell'uomo), non avrebbero bisogno di interfacciarsi con un governo straniero, dimostratosi peraltro talvolta ostile alla loro azione: basterebbe loro comunicare i nominativi delle persone soccorse alle autorità del proprio Stato di bandiera per chiederne l'accoglienza secondo le rispettive procedure interne.

Tali operazioni non richiederebbero necessariamente il rientro sul territorio nazionale, in quanto la destinazione successivamente allo sbarco potrebbe essere individuata negli spazi consolari collocati su territorio estero.

L'affrancamento degli schiavi, dunque, avverrebbe su territorio tedesco

(Alan Kurdi, Eleonore), norvegese (Ocean Viking) o spagnolo (Open Arms):

perché questo non avviene?

Evidentemente per due ragioni:

- una procedura di tal genere si presterebbe per un numero molto limitato di persone, compatibile con lo spazio delle strutture consolari;

- un ingresso indiscriminato di naufraghi attiverebbe immediatamente le marine militari degli Stati di bandiera per intercettare le unità delle NGOs con le proprie navi da guerra e por termine immediato ad una pratica che solo il Governo italiano – anche grazie a certi arresti non del tutto edificanti dell'Autorità giudiziaria – non riesce ad interrompere da anni invocando ineluttabilità epocali degne della mitologia greca, ancor più che romana.

Una lettura sequenziale ed ordinata delle norme applicabile al caso di specie – si torna sempre al tema dell'ordine matematico nella soluzione delle equazioni – non può che portare all'accertamento della responsabilità delle organizzazioni denunciate per concorso nel crimine transnazionale di traffico in esseri umani, secondo i parametri dettati dall'art. 25 RS³¹, già ampiamente trattati nell'atto di denuncia.

31 Rome Statute of the International Criminal Court, Article 25, Individual criminal responsibility:

“3. *In accordance with this Statute, a person shall be criminally responsible and liable for punishment for a crime within the jurisdiction of the Court if that person:*” [...]

“(d) ***In any other way contributes to the commission or attempted commission of such a crime by a group of persons acting with a common purpose. Such contribution shall be intentional and shall either:***” [...]

“(ii) ***Be made in the knowledge of the intention of the group to commit the crime;***”.

Statut de Rome de la Cour pénale internationale, Article 25, Responsabilité pénale individuelle :

« 3. *Aux termes du présent Statut, une personne est pénalement responsable et peut être punie pour un crime relevant de la compétence de la Cour si :* » [...]

« d) Elle ***contribue de toute autre manière à la commission ou à la tentative de commission d'un tel crime par un groupe de personnes agissant de concert. Cette contribution doit être intentionnelle et, selon le cas :*** » [...]

« ii) Être faite ***en pleine connaissance de l'intention du groupe de commettre ce crime ;*** ».

* * *

LE REAZIONI RAGIONEVOLMENTE ATTENDIBILI DA PARTE DEL COMUNE CITTADINO

La consumazione di un crimine internazionale sul suolo della Repubblica costituisce una minaccia alla pace, alla sicurezza ed al benessere nazionale, oltretutto del mondo intero, secondo il terzo considerando del Preambolo dello Statuto di Roma³².

Ai sensi dell'art. 99 UNCLoS le navi da guerra italiane non hanno giurisdizione per esercitare diritto di visita ed inseguimento in acque internazionali su navi straniere, ma il Ministero per gli Affari Esteri ha pieno titolo per esercitare una rigorosa azione diplomatica nei confronti dei tre Stati di bandiera, perché esercitino i poteri sovrani di controllo sul proprio naviglio privato: e questo non è stato fatto.

Una volta superata la soglia delle acque territoriali, tuttavia, non ritenendosi configurabile la non offensività del transito delle navi denunciate³³,

32 Rome Statute of the International Criminal Court, PREAMBLE:

“*The States Parties to this Statute,*” [...]

“*Recognizing that such grave crimes threaten the peace, security and well-being of the world,*”.

Statut de Rome de la Cour pénale internationale, PRÉAMBULE :

« Les États Parties au présent Statut, » [...]

« *Reconnaissant que des crimes d'une telle gravité menacent la paix, la sécurité et le bien-être du monde,* ».

33 United Nations Convention on the Law of the Sea. Concluded at Montego Bay on 10 December 1982

Article 17, Right of innocent passage

“*Subject to this Convention, ships of all States, whether coastal or land-locked, enjoy the right of innocent passage through the territorial sea*”.

Article 19, Meaning of innocent passage

“*1. Passage is innocent so long as it is not prejudicial to the peace, good order or security of the coastal State. Such passage shall take place in conformity with this Convention and with other rules of international law.*

2. Passage of a foreign ship shall be considered to be prejudicial to the peace, good order or security of the coastal State if in the territorial sea it engages in any of the following activities:

(g) the loading or unloading of any commodity, currency or person contrary to the cus-

ben possono attivarsi i poteri di reazione internazionalmente riconosciuti agli Stati rivieraschi, ovvero:

- l'impiego dell'uso della forza, in presenza di una minaccia di carattere militare alla sua integrità³⁴;

- l'esercizio della giurisdizione penale sull'imbarcazione straniera³⁵.

toms, fiscal, immigration or sanitary laws and regulations of the coastal State;"

Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Conclue à Montego Bay le 10 décembre 1982

Article 17, Droit de passage inoffensif

« *Sous réserve de la Convention, les navires de tous les Etats, côtiers ou sans littoral, jouissent du droit de passage inoffensif dans la mer territoriale* ».

Article 19, Signification de l'expression « passage inoffensif »

« *1. Le passage est inoffensif aussi longtemps qu'il ne porte pas atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité de l'Etat côtier. Il doit s'effectuer en conformité avec les dispositions de la convention et les autres règles du droit international.*

2. Le passage d'un navire étranger est considéré comme portant atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité de l'Etat côtier si, dans la mer territoriale, ce navire se livre à l'une quelconque des activités suivantes :

g) embarquement ou débarquement de marchandises, de fonds ou de personnes en contravention aux lois et règlements douaniers, fiscaux, sanitaires ou d'immigration de l'Etat côtier ; ».

34 United Nations Convention on the Law of the Sea. Concluded at Montego Bay on 10 December 1982

Article 25, Rights of protection of the coastal State

“*1. The coastal State may take the necessary steps in its territorial sea to prevent passage which is not innocent*”.

Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Conclue à Montego Bay le 10 décembre 1982

Article 25, Droits de protection de l'Etat Côtier

« *1. L'Etat côtier peut prendre, dans sa mer territoriale, les mesures nécessaires pour empêcher tout passage qui n'est pas inoffensif* ».

35 United Nations Convention on the Law of the Sea. Concluded at Montego Bay on 10 December 1982

Article 27, Criminal jurisdiction on board a foreign ship

“*1. The criminal jurisdiction of the coastal State should not be exercised on board a foreign ship passing through the territorial sea to arrest any person or to conduct any investigation in connection with any crime committed on board the ship during its passage, save only in the following cases:*

(a) if the consequences of the crime extend to the coastal State;

(b) if the crime is of a kind to disturb the peace of the country or the good order of the territorial sea;”.

Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Conclue à Montego Bay le 10 décembre 1982

Article 27, Jurisdiction pénale à bord d'un navire étranger

« *1. L'Etat côtier ne devrait pas exercer sa juridiction pénale à bord d'un navire étranger passant dans la mer territoriale pour y procéder à une arrestation ou à l'exécution d'actes d'instruction à la suite d'une infraction pénale commise à bord pendant le passage, sauf dans les cas suivants :*

a) si les conséquences de l'infraction s'étendent à l'Etat côtier,

La prima è una via riservata all'Esecutivo, laddove sussistano i presupposti di cui all'art. 51 della Carta delle Nazioni Unite, la seconda è quella che ci sta impegnando oggi. Per quanto la tratta sia una fattispecie che innesca l'attribuzione dell'azione penale alle procure distrettuali, ai sensi dell'art. 51, comma 3-*bis*, c.p.p., un'aggressione alla pace ed alla sicurezza del paese deve essere fermamente fermata già là, su quel tratto di confine terrestre o quel tratto di costa ove per la prima volta si manifesta, senza incertezze.

In quei luoghi ci si attende che vengano interinalmente attivati tutti i necessari poteri di interdizione sulla prosecuzione della consumazione del crimine per poi solo in un momento successivo trasmettere gli atti nella seconda linea distrettuale, dove adottare forme di reazione meglio coordinate.

Nel caso di specie si è assistito ad una duplice incertezza:

- **a livello circondariale** si è attivata un'inchiesta a carico di uno dei tanti migranti imbarcati, che ha avuto con tutta probabilità l'unica colpa di aver ricevuto in consegna la tenuta del timone del gommone e non si è adottato alcun provvedimento nei confronti di coloro che consentono alle organizzazioni criminali libiche di interporsi nella rotta migratoria (che altrimenti transiterebbe attraverso i ben più vicini paesi magrebini) con modalità criminali ben più gravi del semplice traffico di migranti;

- **a livello distrettuale** si è interpretata la condotta delle NGOs – nonostante che sia aperto da anni un dibattito politico, per quanto fondato su esigen-

b) si l'infraction est de nature à troubler la paix du pays ou l'ordre dans la mer territoriale, ».

Anche nelle ipotesi immunità, riservato al naviglio da guerra e governativo con destinazione non mercantile, resta fermo il diritto di legittima difesa dello Stato rivierasco ai sensi dell'art. 51 UN Charter, con il conseguente innesco delle misure di reazione proporzionalmente al grado di intensità della minaccia o dell'offesa alla pace ed al buon ordine.

ze di propaganda anziché su uno scrupoloso accertamento dei fatti – come doverosa e pur necessitata ai sensi degli artt. 51 e 54 c.p.c., nel contesto di una semplice violazione delle frontiere anziché di un illecito commercio di schiavi, ridotti in tali condizioni con la forza in territorio libico, e mantenuti nello stesso stato sul territorio italiano con le difficoltà burocratiche interposte nel rilascio dei permessi di soggiorno dopo l'arrivo.

Si auspica che il Giudice adotti i provvedimenti affinché l'Ufficio inquirente eserciti l'azione penale ed adotti o provochi l'adozione dei provvedimenti necessari perché si ponga finalmente termine al commercio di esseri umani sul territorio della Repubblica.

o o O o o

In ragione di fin qui esposto e dedotto, l'associazione non riconosciuta Civitas, in persona del presidente, si riporta alle già rassegnate conclusioni.

Si produce:

59 (63 per la denuncia SOS Méditerranée).- mappa rotte occidentali.

Milano, 22 novembre 2021

Giuseppe Pellegrino

(presidente dell'associazione Civitas)

Alberto Ferrari

(difensore)