

**PROCURA DELLA REPUBBLICA**

**PRESSO IL TRIBUNALE DI LECCE**

**P.M. DOTT. DE NOZZA; R.G. 8.320/19 E 6.687/21 N.R. mod. 44;**

**OPPOSIZIONE ALLA RICHIESTA DI ARCHIVIAZIONE**

**AI SENSI DELL'ART. 410 C.P.P.**

Nell'interesse di:

**Associazione CIVITAS** (C.F.: 97858130152), con sede in 20133, Milano,  
Piazza Giolitti n. 1, in persona del Presidente, avv. Giuseppe Pellegrino, difesa  
dall'avv. Alberto Ferrari;

- ente rappresentativo di in-  
teressi 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*;

**SOS MÉDITERRANÉE ITALIA ONLUS**, in persona del legale rappresen-  
tante *pro tempore*;

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

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

- enti amministrativamente  
responsabili

o o O o o

**IN VIA PRELIMINARE: L'AMBITO SOGGETTIVO DELL'AC-**

## **CERTAMENTO PENALE E DELLA RICHIESTA DI ARCHIVIAZIONE**

L'associazione Civitas ha depositato **quattro denunce** nei confronti di persone fisiche non identificate, comunque afferenti a quattro enti qui indicati in epigrafe ossia SEA-EYE e. V., SOS MÉDITERRANÉE ITALIA ONLUS, OPEN ARMS, e SEA-WATCH e.V., relative a **quattro episodi di sbarco** avvenuti presso il porto di Taranto, rispettivamente, in data 3 novembre 2019 (motonave *Alan Kurdi*), 29 gennaio 2020 (motonave *Ocean Viking*), 26 novembre 2019 (motonave *Open Arms*) e 16 gennaio 2020 (motonave *Sea Watch 3*). Si rammenta che tra le istanze cautelari formulate in ciascuna denuncia, era ricompresa l'applicazione della misura cautelare amministrativa della sospensione delle autorizzazioni o licenze di ciascuna O.N.G., funzionali all'esercizio della navigazione nelle acque del Mar Mediterraneo.

La richiesta di archiviazione fa riferimento esclusivamente alla notizia di reato riguardante i fatti del 3 novembre 2019, che coinvolgono personale in servizio sul vascello *Alan Kurdi*, armato o comunque operato dall'O.N.G. Sea Eye N.V.. Conseguentemente la presente opposizione sarà limitata al procedimento di accertamento della responsabilità penale a carico di tali soggetti, attendendo l'associazione Civitas l'esito dell'accertamento penale a carico degli altri soggetti, per gli ulteriori e diversi fatti denunciati.

### **I RISULTATI DELLE INDAGINI COMPIUTE**

Ad esito dell'esame degli atti di indagine compiuti su delega della Procura della Repubblica di Lecce, nell'ambito del procedimento r.g. 8.320/20 n.r. al quale è stato riunito il procedimento r.g. 6.687/21 n.r. (originariamente incardinato presso la Procura della Repubblica di Taranto), può pacificamente

afferinarsi che gli accertamenti svolti convergono sulla valutazione di fondatezza della notizia di reato.

Pienamente **confermata** dai verbali di assunzione a sommarie informazioni è **la riduzione in schiavitù** dei cittadini subsahariani trasportati dal vascello *Alan Kurdi* (ed altresì da *Open Arms*: gli atti di indagine riguardano gli sbarchi operati da ambedue i vascelli)<sup>1</sup>: condizione cui sono state soggette an-

1 Verbale s.i.t. **Bright ILEKUHOB**A in data 11 dicembre 2019, documentazione indagini r.g.: 8.320/19 n.r., pagg. 150-151: *“Dopo aver attraversato il confine del Niger ed il deserto il 7 luglio 2017, abbiamo raggiunto la Libia e precisamente la città di 'Sabja' dove sono stato rinchiuso in un grande stabile da cui non potevamo uscire. A volte dopo i trafficanti libici, dopo aver contattata le nostre famiglie in Nigeria, ci picchiavano per far sentire le urla ai nostri parenti per ottenere più rapidamente l'invio di altro denaro (500.000 naira) che era la cifra necessaria per poter lasciare quel posto ed essere imbarcati. La mia permanenza a 'Sabja' è durata 9 mesi poi siccome i soldi richiesti non arrivavano i trafficanti mi hanno venduto come si faceva con gli schiavi ad un uomo libico (di cui non conosco il nome) per lavorare nei campi. Sono stato al servizio di questa persona per circa tre mesi ricevendo per il mio lavoro solo il cibo necessario a sopravvivere. Mentre stavamo in campagna uno dei ragazzi che lavoravano con me (un ragazzo del Niger) ha 'osato' ribellarsi ed il padrone delle terre ha preso una pistola uccidendolo.”*

Verbale s.i.t. **Batoura TOURE** in data 13 dicembre 2019, documentazione indagini r.g.: 8.320/19 n.r., pagg. 174-175: *“Giunto a Gao al nord del Mali, al confine con l'Algeria, uno dei tanti trafficanti che sono presenti in zona ci ha chiesto chi volesse raggiungere l'Algeria e dopo averci ammassati in un palazzone nelle vicinanze ha organizzato il mio viaggio in Algeria insieme ad altri migranti: per questa tratta ho dovuto versare al trafficante la cifra di circa 100 euro europei. Sono giunto in Algeria il successivo nel mese di Ottobre 2017 ed ho iniziato a lavorare con un connazionale che mi ha proposto di trasferirmi con lui in Libia; ho accettato la sua proposta e, giunto al confine con la Libia, i trafficanti del luogo mi hanno fatto prigioniero insieme a tutte le persone che avevano affrontato il viaggio dall'Algeria (circa 60), ci hanno condotti nella città libica di 'Beni Walid' e da qui siamo stati portati in una casa composta da due stanze ed un recinto. I trafficanti poi per lasciarci andare hanno chiesto ad ognuno di noi la cifra di 9000 dinari libici, diversamente ci avrebbero trattenuti in quel posto. Ho riferito più volte ai miei carcerieri di non avere soldi da dargli e per questa ragione, dopo qualche tempo sono stato venduto come un vero e proprio schiavo ad un uomo contadino libico per lavorare in campagna. Quest'uomo nel corso della giornata di forniva solo un po' di cibo ed acqua, senza mai corrispondere alcun compenso; sono rimasto a lavorare da quest'uomo circa un anno e mezzo, periodo in cui il mio debito con i trafficanti è risultato estinto. Al termine sono stato liberato.”*

Verbale s.i.t. **Muhammed BAH** in data 13 dicembre 2019, documentazione indagini r.g.: 8.320/19 n.r., pagg. 185-186: *“Sono riuscito grazie ad un'amicizia a raggiungere la Libia. Contrariamente a quello che pensavo, questo mio amico, invece che aiutarmi, mi aveva già venduto a persone arabe. Infatti, appena arrivato in Libia, mi attendeva un taxi, che mi portava in un campo di prigionia, gestito da arabi, con lo scopo di trattenermi là per chiedere un riscatto. Sono stato imprigionato per 6 mesi. Ho chiamato mia madre al telefono per farmi mandare i soldi che volevano, 3500 dinari [ndr circa 700 euro] ma lei non ne aveva.*

(omissis)

*In breve, cominciai a lavorare da un uomo, che mi promise che mi avrebbe fatto partire in Italia se avessi lavorato per tre mesi da lui.”*

Verbale s.i.t. **Abdoulaye KANE** in data 10 gennaio 2020, documentazione indagini r.g.:

che le dieci vittime (docc. 5-14) e i trentatré testimoni (docc. 15-47) che hanno reso le dichiarazioni allegate alle denunce.

La condotta di riduzione in schiavitù viene consumata nel contesto del **trasferimento delle vittime dai Paesi d'origine all'Italia** (la quale ultima costituisce la destinazione tanto dei migranti di cui l'Associazione opponente ha raccolto le testimonianze, quanto dei migranti sbarcati dal naviglio operato dalle O.N.G. Sea-Eye ed Open Arms).

Il trasporto, come risulta dalle indagini svolte, viene operato da organizzazioni criminali africane (con base per lo più a Tripoli e ramificazioni in tutto il continente) per il tratto intercorrente tra il Paese di origine del migrante e le acque territoriali libiche.

In nessun modo le organizzazioni criminali dedite alla tratta di esseri

---

8.320/19 n.r., pagg. 213-214: “Lì [in Algeria – n.d.t.] io ed altri compagni di viaggio abbiamo cercato lavoro. Io sono riuscito a lavorare 3 mesi come giardiniere senza essere pagato, poi mi sono spostato sul confine con la Libia dove avrei dovuto continuare a lavorare per poter essere pagato anche per i precedenti 3 mesi da un conoscente del mio primo capo. Invece mi sono ritrovato incarcerato insieme ad altri stranieri in una casa in Libia vicino al deserto. Per poter essere liberato ad ognuno di noi veniva chiesta la cifra di 3000 dinari; ogni mattina dicevano di chiamare la famiglia per far mandare i soldi.

(omissis)

Un giorno sono arrivati degli uomini arabi, credo fossero libici, armati e mi hanno portato in un'altra casa. Lì mi hanno fatto anche delle foto mentre mi occupavo, insieme ad altri stranieri, di caricare le armi per loro. Da lì un uomo arabo ci ha portato in un'altra casa a ZUARA dove ho fatto il guardiano. Con questo tipo di lavoro ho avuto, **come ricompensa**, il viaggio verso l'Europa.”

Verbale s.i.t. **Oroland ASEMOTA** in data 10 gennaio 2020, documentazione indagini r.g.: 8.320/19 n.r., pag. 217: “Con me ha viaggiato il mio datore di lavoro nigeriano che a Saba mi ha consegnato ad un uomo arabo. Da Saba sono stato portato a Benuali e poi a Tripoli infine a Agilet. **Ogni volta venivo venduto ad un uomo arabo diverso per il quale dovevo svolgere lavori nei campi. Tutto questo è durato più di due anni e, stanco di essere sempre rivenduto, chiedevo al mio ultimo padrone di aiutarmi a partire per l'Europa. L'uomo, per tutta risposta, mi ha portato in una casa di campagna dove mi ha chiusa a chiave per non farmi scappare; mi ha anche legato alla caviglia con una catena. Ogni mattina venivo liberato il tempo necessario ad accudire gli animali allevati dal mio padrone.**”

Verbale s.i.t. **Lamin CEESAY** in data 30 gennaio 2020, documentazione indagini r.g.: 8.320/19 n.r., pag. 233: “Successivamente giunto a Misurata, sono stato arrestato dalla **Polizia Libica senza alcun motivo e sono rimasto detenuto per circa 5 mesi, fino a quando ho pagato 2500 dinari e mi hanno lasciato libero. Poi mi sono recato a Trables dove insieme ad altri ragazzi sono stato rapito da un gruppo chiamato 'Asmaboys' composta da arabi e ragazzi neri.**”

umani predispongono mezzi di navigazione atti ad assicurare alle vittime l'attraversamento del Mediterraneo e l'arrivo a destinazione in Italia. Con riferimento ai migranti recuperati dalla nave *Alan Kurdi*, si tratta di 92 individui imbarcati su un singolo gommone, addirittura privo di addetto al timone<sup>2</sup>, che **nelle cinque ore successive al momento in cui ha preso il mare non è riuscito a spingersi oltre le 10 miglia marine dalla costa di Zuwara** (cfr. *Rescue Report* redatto dal personale imbarcato sulla nave *Alan Kurdi* – documentazione indagini r.g.: 8.908/19 n.r., pag. 13, nonché Scheda di Sintesi evento Alan Kurdi, n. 682 IMM – documentazione indagini r.g.: 8.320/19 n.r., pag. 109).

Il trasferimento delle vittime dalle acque territoriali libiche, nel mezzo delle quali vengono abbandonate, ai porti italiani è invece garantito dal naviglio delle O.N.G. che incrocia davanti alle coste della Libia. L'operazione di recupero compiuta dalla motonave *Alan Kurdi* è **totalmente estranea a qualsiasi legittima** (e doverosa) **attività di salvataggio in mare in quanto:**

- il vascello **non è una nave governativa di impiego non commerciale**

(cui tale attività sarebbe istituzionalmente devoluta)<sup>3</sup>;

2 Verbale s.i.t. **Rita SAMUEL** in data 3 novembre 2019, documentazione indagini r.g.: 8.908/19 n.r., pagg. 21-22: *“Il giorno 23 ottobre un uomo in taxi mi ha condotto vicino un pozzo per sfuggire a controlli della polizia, poi sul far della sera è arrivata un'altra persona libica a bordo di un'altra auto e mi ha portato una zona desertica dove sono rimasta tre giorni. Quando sono arrivata in quel luogo c'erano già novanta persone circa. Verso le due del mattino del 25 ottobre u.s. è arrivato l'uomo libico il quale ci ha detto di metterci in marcia e dopo quattro ore di cammino a piedi siamo arrivati su una spiaggia. Giunti sulla spiaggia ho visto che il gommone su cui ci dovevamo imbarcare era in acqua, lo stesso uomo libico di ha detto di raggiungere il gommone e salire a bordo, dove ho visto un altro libico che ha acceso i motori e dava disposizioni sulla nostra sistemazione a bordo. Una volta sistemati lo stesso libico ha accelerato il motore ed è saltato giù dall'imbarcazione, lasciando il motore senza guidatore e abbiamo raggiunto il largo.”*

3 United Nations Convention on the Law of the Sea, Article 98, Duty to render assistance:  
[...]

“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

- lo specifico intervento di recupero in mare in questione **non ha avuto carattere di accidentalità** nel contesto di una navigazione condotta lungo una rotta prestabilita da un porto di partenza ad un porto di destinazione, secondo le previsioni di cui all'art. 98 UNCLoS<sup>4</sup>.

Al contrario, **il personale operante nel contesto dell'O.N.G. Sea Eye N.V. si è consapevolmente e deliberatamente inserito nel meccanismo della tratta di esseri umani garantendo il raggiungimento dell'obiettivo finale,** con un dispiegamento di mezzi, un'organizzazione ed una professionalità che costituiscono gravissimi indici di pericolosità.

Questi i riscontri probatori forniti dalle indagini esperite:

1.- prima che le vittime fossero imbarcate presso Zuwara sul gommone loro destinato, i trafficanti avevano già approntato un **collegamento mediante**

---

with neighbouring States for this purpose”.

Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, Article 98, Obligation de prêter assistance: [...]

« 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 ».

4 United Nations Convention on the Law of the Sea, 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”. [...]

Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, 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 ». [...]

**telefono satellitare**, con il quale avvisare il naviglio dell'O.N.G. dell'esigenza di intervenire per il trasbordo (cfr. Scheda di Sintesi evento Alan Kurdi, n. 682 IMM – documentazione indagini r.g.: 8.320/19 n.r., pag. 109: viene individuata anche l'utenza satellitare, indicata come Thuraya008821655587465);

2.- il contatto tra i trafficanti e l'O.N.G. Sea Eye è avvenuto per il tramite dell'interposizione del servizio Watch The Med – Alarm Phone. Quest'ultimo, in data 26 ottobre 2019, ha ricevuto una chiamata satellitare da soggetti incaricati dai trafficanti medesimi ed ha diramato via *email indirizzata contestualmente alla Centrale Operativa della Guardia Costiera italiana ed all'equipaggio della motonave Alan Kurdi* l'informazione concernente del naviglio in difficoltà con migranti a bordo (cfr. Scheda di Sintesi evento *Alan Kurdi*, n. 682 IMM – documentazione indagini r.g.: 8.320/19 n.r., pag. 109<sup>5</sup>);

3.- la motonave *Alan Kurdi* **incrociava priva di un proprio legittimo carico e di una destinazione prestabilita un tratto di mare a confine con le acque territoriali libiche** in attesa di imbarcare **schiaivi lasciati alla deriva a bordo di barconi da organizzazioni criminali negriere**. L'estrema prossimità alla costa libica è ulteriormente provata dal fatto che tra il momento in cui l'equipaggio ha ricevuto le coordinate relative al gommone ed il momento in cui il gommone stesso è stato avvistato dal castello di prua sono intercorsi solamente 43 minuti (cfr. *Rescue Report* redatto dal personale imbarcato sulla nave

---

5 Così riporta la relazione: “Più precisamente alle ore 1207B del giorno 26 ottobre 2019, WATCH THE MED – ALARM PHONE comunicava via email alla Centrale Operativa (C.O.) della Guardia Costiera Italiana – MRCC Roma – e per informazione al comandi di bordo della M/N ALAN KURDI che tramite il numero di utenza telefonica satellitare Thuraya008821655587465, era venuta a conoscenza della presenza di un gommone bianco in difficoltà con a bordo circa 92 migranti (di cui 2 donne e nessun bambino) che alle ore 1144B si trovava in posizione Lat. 33°15' N e Long. 012°02' E all'interno delle acque territoriali libiche – a 10 miglia dalla costa – e conseguentemente dell'area di responsabilità SAR libica (SRR).”

*Alan Kurdi* – documentazione indagini r.g.: 8.908/19 n.r., pag. 14);

4.- nei propri movimenti di approccio ai naufraghi la motonave era coordinata da un servizio organizzato di rilevamento operante tramite **comunicazioni telefoniche ed osservazione diretta aerea (ben lungi dal rivestire carattere di accidentalità come previsto dal già richiamato art. 98 UNCLoS), effettuata da un velivolo** non ulteriormente qualificato che con il nome di *MoonBird*, il quale ha contribuito a geolocalizzare il gommone ed a fornire costantemente informazioni sull'intervento di ulteriori natanti condotti dai trafficanti (su cui al successivo punto 6.; cfr. *Rescue Report* redatto dal personale imbarcato sulla nave *Alan Kurdi* – documentazione indagini r.g.: 8.908/19 n.r., pag. 14);

5.- durante le operazioni di trasbordo dal gommone alla motonave il mare si è mantenuto calmo. La *Alan Kurdi* ha avuto modo di calare due tender e recuperare le vittime a gruppi di nove per imbarcazione, facendo la spola tra il gommone e la motonave dalle ore 13:26 alle ore 14:06 (cfr. *Rescue Report* redatto dal personale imbarcato sulla nave *Alan Kurdi* – documentazione indagini r.g.: 8.908/19 n.r., pagg. 14-15);

6.- **queste operazioni si sono svolte sotto il diretto controllo armato dei trafficanti**, i quali si sono avvicinati al gommone utilizzando due motoscafi dotati di potenti motori fuori bordo, uno dei quali dotato di **una mitragliera pesante** collocata a prua. Su questo natante erano presenti due uomini e due donne. I motoscafi e gli operanti imbarcati non presentavano segni distintivi che potessero ricondurli all'appartenenza alla Guardia Costiera Libica, alla Marina Militare libica od altra organizzazione istituzionale cui siano devoluti com-

piti di disciplina o vigilanza, civile o militare, su attività marittime o portuali. D'altro canto la motovedetta *Talil*, cui era stato assegnato dalla Guardia Costiera Libica il compito di intervenire a seguito della segnalazione, alle ore 15:08 (quando ormai le operazioni di recupero si erano già concluse) non risultava ancora uscita dal porto (cfr. Scheda di Sintesi evento *Alan Kurdi*, n. 682 IMM – documentazione indagini r.g.: 8.320/19 n.r., pag. 110);

7.- dal motoscafo dotato di mitragliera, quando ormai rimaneva poco più di una decina di migranti da trasbordare, sono stati esplosi alcuni colpi in direzione del gommone, così da indurre gli ultimi occupanti a tuffarsi in acqua, per recuperare il natante vuoto e ricondurlo a riva perché fosse utilizzato per un successivo carico (cfr. *Rescue Report* redatto dal personale imbarcato sulla nave *Alan Kurdi* – documentazione indagini r.g.: 8.908/19 n.r., pag. 9);

8.- susseguentemente al recupero delle vittime, dalla motonave *Alan Kurdi* il Capo-Missione Jan Ribbeck e il Comandante della nave Baerbel Gisela Beuse dichiaravano, via *email* in data 26 ottobre 2019 indirizzata alle Autorità libiche, al MRCC Roma, al MRCC Seenotretter (Brema) ed al RCC Malta di non riconoscere il porto di Tripoli come POS, ancorché come tale assegnato dalla Guardia Costiera Libica e presso il quale opera anche una nave militare italiana nel quadro dell'operazione “Mare Sicuro” a supporto alle autorità libiche (cfr. Scheda di Sintesi evento *Alan Kurdi*, n. 682 IMM – documentazione indagini r.g.: 8.320/19 n.r., pag. 127, all. 11);

9.- nel persistente rifiuto di contattare le autorità di bandiera, la navigazione della *Alan Kurdi* proseguiva verso la Sicilia, mentre singoli passeggeri a bordo veniva evacuati per ragioni mediche su motovedette della Guardia

Costiera. Solo in data 1 novembre 2019, il Centro nazionale di coordinamento per l'immigrazione comunicava all'equipaggio l'assegnazione del porto di Taranto quale POS, presso il quale le vittime venivano fatte sbarcare in data 3 novembre 2019.

\*

### L'ABNORMITÀ DELLA FATTISPECIE NELL'INDIFFERENZA ISTITUZIONALE ITALIANA

Se i fatti denunciati fossero accaduti nel contesto di rapporti internazionali tra “popoli civilizzati” (cfr. art. 3 (1)(d) comune alle quattro Convenzioni di Ginevra del 1949<sup>6</sup>), dovremmo assistere:

---

6 Convention (I) for the Amelioration of the Condition of the Wounded and Sick in Armed Forces in the Field. Geneva, 12 August 1949.  
Convention (II) for the Amelioration of the Condition of Wounded, Sick and Shipwrecked Members of Armed Forces at Sea. Geneva, 12 August 1949.  
Convention (III) relative to the Treatment of Prisoners of War. Geneva, 12 August 1949.  
Convention (IV) relative to the Protection of Civilian Persons in Time of War. Geneva, 12 August 1949.

#### Article 3

In the case of armed conflict not of an international character occurring in the territory of one of the High Contracting Parties, each Party to the conflict shall be bound to apply, as a minimum, the following provisions:

(1) Persons taking no active part in the hostilities, including members of armed forces who have laid down their arms and those placed 'hors de combat' by sickness, wounds, detention, or any other cause, shall in all circumstances be treated humanely, without any adverse distinction founded on race, colour, religion or faith, sex, birth or wealth, or any other similar criteria.

To this end, the following acts are and shall remain prohibited at any time and in any place whatsoever with respect to the above-mentioned persons:

[...]

(d) the passing of sentences and the carrying out of executions without previous judgment pronounced by a regularly constituted court, **affording all the judicial guarantees which are recognized as indispensable by civilized peoples.**

Convention (I) de Genève pour l'amélioration du sort des blessés et des malades dans les forces armées en campagne, 12 août 1949.

Convention (II) de Genève pour l'amélioration du sort des blessés, des malades et des naufragés des forces armées sur mer, 12 août 1949.

Convention (III) de Genève relative au traitement des prisonniers de guerre, 12 août 1949.

Convention (IV) de Genève relative à la protection des personnes civiles en temps de guerre, 12 août 1949.

En cas de conflit armé ne présentant pas un caractère international et surgissant sur le territoire de l'une des Hautes Parties contractantes, chacune des Parties au conflit sera tenu d'appliquer au moins les dispositions suivantes :

1) Les personnes qui ne participent pas directement aux hostilités, y compris les membres

1.- ad un conflitto internazionale tra due fazioni libiche, ciascuna sostenuta da una Potenza protettrice (di fatto, ad oggi, la Turchia per la fazione di Tripoli e la Russia per quella di Tobruk);

2.- i naufragi nelle acque territoriali libiche o nelle prospicienti acque internazionali dovrebbero conseguire a combattimenti sul mare e dovrebbero riguardare legittimi combattenti piuttosto che personale privato a bordo di obiettivi legittimi;

3.- i soccorsi in mare dovrebbero essere svolti da navi ospedale battenti bandiera delle due fazioni contrapposte, piuttosto che a Stati neutrali (ivi inclusa l'Italia) e – ciò che più conta – al Comitato Internazionale della Croce Rossa, piuttosto che ad altre organizzazioni umanitarie (in tempi più civili si sarebbero definite “società di soccorso”) ufficialmente incaricate dai rispettivi governi, ed operanti con navi individualmente designate e segnalate alle parti in conflitto;

4.- le navi ospedaliere sarebbero state immuni dal fuoco delle parti in contesa, a prescindere dalla nazionalità di appartenenza;

5.- alle navi da guerra delle parti in conflitto sarebbe comunque stata riconosciuta la prerogativa di ottenere la consegna di naufraghi, malati e feriti in condizioni di salute che ne consentissero la trasbordabilità, fermo il

---

de forces armées qui ont déposé les armes et les personnes qui ont été mises hors de combat par maladie, blessure, détention, ou pour toute autre cause, seront, en toutes circonstances, traitées avec humanité, sans aucune distinction de caractère défavorable basée sur la race, la couleur, la religion ou la croyance, le sexe, la naissance ou la fortune, ou tout autre critère analogue.

A cet effet, sont et demeurent prohibés, en tout temps et en tout lieu, à l'égard des personnes mentionnées ci-dessus :

[...]

d) les condamnations prononcées et les exécutions effectuées sans un jugement préalable, rendu par un tribunal régulièrement constitué, **assorti des garanties judiciaires reconnues comme indispensables par les peuples civilisés.**

riconoscimento per i legittimi combattenti delle garanzie della prigionia di guerra.

Nel caso di specie abbiamo:

1.- due fazioni prive dei requisiti di istituzionalità che consenta di identificarle in Stati sovrani;

2.- la sostanziale carenza di operazioni navali e di conseguenti perdite in mare;

3.- l'esercizio da entrambe le fazioni (a seconda delle rotte interne seguite dai flussi migratori) della tratta di esseri umani;

4.- la sostituzione del naviglio bellico con unità appartenenti alle organizzazioni criminali libiche;

5.- la sostituzione dei naufraghi cagionati da fuoco navale con schiavi sistematicamente avviati al naufragio da organizzazioni criminali indifferente operanti sul territorio di entrambe le fazioni;

6.- la sostituzione delle “società di soccorso” con organizzazioni umanitarie improvvisate, ma abbondantemente finanziate e supportate da una massiccia campagna mediatica<sup>7</sup>;

7.- l'esercizio della forza da parte del naviglio delle organizzazioni criminali libiche nei confronti delle unità delle organizzazioni non governative, **che altro non fanno, dunque, che eseguire gli ordini delle prime;**

8.- la sostanziale indifferenza delle istituzioni governative italiane al sistematico esercizio di passaggi non inoffensivi, ai sensi dell'art. 19 (2)(g)

---

<sup>7</sup> Significativa, a riguardo, la nozione di “porto sicuro” non prevista da alcuna fonte marittima internazionale e di recente adottata nel conflitto ucraino per designare addirittura la città di Leopoli, ben lontana da qualsivoglia litorale.

UNCLOS<sup>8</sup>, e di quelle giudiziarie a fronte dell'esercizio della tratta di esseri umani nelle acque territoriali e sul territorio della Repubblica.

Il fascicolo del Pubblico Ministero contiene la rappresentazione fotografica della catena di comando e controllo operante nelle acque territoriali libiche ed in quelle internazionali al momento dell'hand over degli schiavi: il personale delle ONG altro non fa che eseguire gli ordini impartitigli sotto minaccia armata dalla criminalità libica.

L'autorità giudiziaria italiana, così come la Marina Militare, non dispongono di giurisdizione diretta sulla criminalità libica, ma può – e deve – certamente esercitare i propri poteri sui rispettivi subordinati.

Sotto quest'ultimo profilo, peraltro, sia l'Esecutivo, sia i singoli Uffici giudiziari di volta in volta aditi dispongono di condotte del tutto alternative rispetto all'attuale acquiescenza al traffico di esseri umani:

- il Potere Esecutivo ben potrebbe provvedere ad una pur doverosa politica dei flussi con cui evitare ai cittadini stranieri di affrontare i pericoli e le umiliazioni della tratta, mediante un mirato rilascio dei permessi di soggiorno per motivi di studio o lavoro tramite le proprie ambasciate all'estero;

- la Magistratura dimostrando la dovuta fermezza nell'applicazione della disciplina del concorso e dell'associazione a delinquere con riferimento alla fattispecie di cui all'art. 601 c.p..

---

8 United Nations Convention on the Law of the Sea, Article 19, Meaning of innocence passage:

“[...]”

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 customs, fiscal, immigration or sanitary laws and regulations of the coastal State;** [...]

Mediante l'adozione di tali condotte alternative, cui sono obbligatoriamente preposte le istituzioni appena richiamate, il Mediterraneo centrale ed il deserto del Sahara smetterebbero di essere il sepolcro di decine di migliaia di vittime sconosciute e dimenticate, ponendo termine ad un fenomeno con tutta probabilità divenuto ancor più cruento del secondo conflitto mondiale.

\*

### **L'OBBLIGATORIETÀ DELL'ESERCIZIO DELL'AZIONE PENALE**

Gli accertamenti svolti dal personale di Polizia Giudiziaria hanno consentito di svelare modalità di condotte criminose persino più gravi rispetto a quelle ipotizzate nella denuncia sporta dall'opponente associazione (non si ipotizzava la consegna degli schiavi e la restituzione dei gommoni sotto il controllo armato della criminalità organizzata libica).

Non si è al cospetto, nella fattispecie concreta qui oggetto di indagine, di fronte ad un recupero in mare di naufraghi lasciati in balia delle onde, ma di una vera e propria operazione di consegna di vittime della tratta dai trafficanti al personale della O.N.G. Sea-Eye, svolta sotto il controllo e le direttive dei primi, cui il secondo si è attenuto. Ad una vera e propria iniziativa di disciplina e vigilanza della navigazione, assunta da soggetti criminali a ciò non legittimati, si è deliberatamente assoggettato personale di un'organizzazione internazionale privata, integralmente carente di qualsiasi presupposto di liceità nell'esercizio della propria navigazione.

Al trasferimento della potestà sulle vittime consegue il loro trasporto

non verso un luogo sicuro, ma verso il luogo di destinazione già quando la tratta ha avuto inizio, ossia l'Italia. Non casualmente, il personale della O.N.G. Sea-Eye pone questioni relative alla tutela dei diritti umani a fondamento del proprio rifiuto di far sbarcare le vittime presso il porto di Tripoli, eludendo però l'obbligo di trattare tali questioni avanti all'Autorità giuridicamente obbligata ad assumersene la cura, ossia lo Stato di bandiera della nave (in questo caso la Germania).

Da quanto sopra esposto, non può che censurarsi per **violazione del combinato disposto di cui agli artt. 112 Cost. e 408 c.p.p.**, l'iniziativa del Pubblico Ministero, data la piena fondatezza della notizia di reato in forza degli accertamenti compiuti.

Pur nell'eshaustività del quadro probatorio emerso dalle indagini preliminari, per puro scrupolo difensivo si indicano di seguito i temi di indagine che dovrebbero essere percorsi dalla Procura nel caso di specie:

- la verifica delle modalità di impiego di sistemi di sorveglianza aerea serventi all'operazione di recupero in mare, con particolare riferimento al ruolo del velivolo denominato *MoonBird*;

- l'accertamento dell'identità dei soggetti operanti nel quadro del servizio Watch the Med – Alarm Phone, della struttura organizzativa presupposto al suo funzionamento, delle modalità con cui il servizio assume e garantisce la continuità delle comunicazioni tra le organizzazioni criminali libiche, la O.N.G. Sea-Eye e le Autorità militari e civili italiane;

- l'accertamento dell'identità dei soggetti (presumibilmente di nazionalità libica), due dei quali già oggetto di rilievo fotografico, alla conduzione dei

due motoscafi che hanno proceduto al coordinamento della attività di trasbordo delle vittime e l'individuazione delle organizzazioni criminali cui afferiscono.

o o O o o

In ragione di fin qui esposto e dedotto, l'associazione non riconosciuta Civitas, in persona del presidente,

**CHIEDE**

- che il Giudice per le Indagini Preliminari, previa fissazione dell'udienza camerale ai sensi dell'art. 409, comma 2, c.p.p., rigetti la richiesta di archiviazione proposta dal Pubblico Ministero ed indichi al medesimo i temi di indagine, fissandogli il termine entro cui provvedere ai sensi dell'art. 409, comma 4, c.p.p., perché possa all'esito delle stesse formulare i capi di imputazione già evidenziati nelle quattro denunce, di cui è stata richiesta in questa fase l'archiviazione.

Mezzaselva di Roana, 29 luglio 2022

Giuseppe Pellegrino

(presidente dell'associazione Civitas)

Alberto Ferrari

(difensore)