

## OBBLIGO DI SOCCORSO O FAVOREGGIAMENTO DI IMMIGRAZIONE CLANDESTINA?

di Maria Paola La Spina \*

### Tribunale di Agrigento

I Sezione Penale – I Collegio

7 ottobre 2009

Pres. Sabatino, est. Damizia

Imp. Schmidt S.H.F., Dachkevitch V. e Bierdel E.F.U.

Art. 110 Cod. Penale; Art. 12, comma 1, 3 e 3bis D. Lgs. N. 286/98; L. n. 189/2002; Convenzione di Ginevra del 1951.

*Non commette alcun reato chi effettua il salvataggio a mare ed il comandante di una nave è l'unica persona che può individuare il "luogo sicuro", anche da un punto di vista giuridico, per lo sbarco. Gli Stati devono, quindi, rispettare il diritto internazionale del mare che vieta anche i respingimenti collettivi ed impone il divieto di refoulement, affermato dalla Convenzione di Ginevra del 1951 sullo status di rifugiati.*

1. La sentenza in commento<sup>1</sup> si occupa di una fattispecie oramai divenuta abbastanza frequente nei nostri mari, vale a dire l'eventuale responsabilità penale del comandante di una nave che presta soccorso in acque internazionali ad un'imbarcazione in difficoltà che trasporta migranti extracomunitari e li fa sbarcare nel territorio nazionale.

Com'è noto, infatti, a causa delle note vicende politiche che hanno coinvolto i Paesi nordafricani negli ultimi mesi, si è intensificato il fenomeno della migrazione clandestina via mare verso le coste italiane che per ragioni geografiche sono tra le più vicine da raggiungere. L'immigrazione via mare avviene, nella maggior parte dei casi, con imbarcazioni di fortuna che mettono a grave rischio la vita degli immigrati stessi, per cui non è situazione rara che una delle suddette imbarcazioni si trovi in diffi-

---

\* Dottore di ricerca in Diritto dell'economia, dei trasporti e dell'ambiente presso l'Università degli studi di Palermo.

<sup>1</sup> Per il testo integrale della sentenza v. [www.giureta.unipa.it/Tribunale\\_Agrigento.pdf](http://www.giureta.unipa.it/Tribunale_Agrigento.pdf).

coltà e sia soccorsa da navi che le incrociano e che conducono in salvo i migranti.

Tali situazioni generano, però, una serie di problematiche giuridiche quali ad esempio: le condizioni necessarie per prestare soccorso, l'esistenza o meno dell'obbligo di un comandante di una nave di soccorrere le imbarcazioni in difficoltà, il Paese dove condurre gli immigrati soccorsi, etc.

Nella fattispecie in oggetto il comandante ed il primo ufficiale della *Cap Anamur*, nave battente bandiera tedesca, nonché il presidente della omonima organizzazione umanitaria *Cap Anamur* venivano sottoposti a procedimento penale in quanto venivano loro contestati i reati di cui agli artt. 110 c.p. (*Pena per persone che concorrono nel reato*) e 12, comma 1, III e III-bis D. L.vo n. 286/98 così come modificato dalla Legge n. 189/02 (*favoreggiamento dell'immigrazione clandestina*).

La *Cap Anamur*, qualificata come *cargo ship* e al contempo "nave umanitaria" battente bandiera tedesca, in data 20 giugno 2004, avvistava in acque internazionali nel mar Mediterraneo un gommone in oggettive difficoltà con 37 persone di nazionalità extracomunitaria e conseguentemente il comandante della *Cap Anamur* ordinava di accostare il gommone e si procedeva al trasbordo dei 37 migranti. Dopo diversi giorni la *Cap Anamur* si avvicinava alle coste italiane e chiedeva l'autorizzazione all'autorità italiana di far sbarcare gli immigrati. Suddetta autorizzazione veniva inizialmente negata in quanto, per probabili difficoltà di comunicazione con la nave, l'autorità italiana riteneva qualche comportamento adottato dalla *Cap Anamur* poco chiaro e irregolare.

Solo diversi giorni dopo, veniva concessa l'autorizzazione alla *Cap Anamur* di entrare in acque nazionali e di sbarcare gli immigrati ma il comandante, il primo ufficiale e il presidente della ong tedesca venivano sottoposti a procedimento penale per i reati di cui sopra. Al termine del quale, tuttavia, gli imputati venivano assolti in quanto il fatto non costituiva reato.

2. Come sopra detto, la sentenza in commento affronta la questione relativa all'obbligo del comandante di una nave di prestare soccorso di un'imbarcazione in difficoltà avvistata in alto mare e la consequenziale questione relativa all'individuazione del porto presso cui condurre i nau-

fraghi (nella fattispecie, immigrati e/o rifugiati) tratti in salvo.

Sul punto, la normativa di riferimento è quella internazionale e comunitaria alla quale l'ordinamento italiano si conforma, ai sensi dell'art. 10 della Costituzione. Innanzitutto si ricorda l'art. 98 dell'UNLOS (Convenzione di Montego Bay del 10 dicembre 1982) che dispone: "Ogni Stato impone che il comandante di una nave che batte la sua bandiera, nei limiti del possibile e senza che la nave, l'equipaggio ed i passeggeri corrano gravi rischi: a) presti assistenza a chiunque si trovi in pericolo in mare; b) vada il più presto possibile in soccorso delle persone in difficoltà se viene informato che persone in difficoltà hanno bisogno d'assistenza, nei limiti della ragionevolezza dell'intervento; c) presti soccorso, in caso di collisione.

Tale disposizione di carattere generale deve essere coordinata con le altre norme esistenti in materia quale l'art. 10 della Convenzione del 1989 sul soccorso in mare secondo il quale «Ogni comandante è obbligato, nella misura in cui ciò non crei pericolo grave per la sua nave e le persone a bordo, di soccorrere ogni persona che sia in pericolo di scomparsa a mare». Analogo obbligo è sancito anche dalla Convenzione Solas (firmata a Londra nel 1974 e resa esecutiva in Italia con Legge 23 maggio 1980, n. 313).

Le citate norme sono integrate dagli artt. 69 e 70 cod. nav. (che ormai ha un'applicazione residuale, complementare ed integratrice) i quali dispongono che «L'autorità marittima, che abbia notizia di una nave in pericolo ovvero di un naufragio o di altro sinistro, deve immediatamente provvedere al soccorso e, quando non abbia a disposizione né possa procurarsi i mezzi necessari, deve darne avviso alle altre autorità che possano utilmente intervenire. Quando l'autorità marittima non può tempestivamente intervenire, i primi provvedimenti necessari sono presi dall'autorità comunale» (art. 69) e che «L'autorità marittima o, in mancanza quella comunale possono ordinare che le navi che si trovano nel porto o nelle vicinanze siano messe a loro disposizione con i relativi equipaggi» (art. 70).

Da quanto detto finora si evince un preciso obbligo in capo al comandante di una nave di prestare soccorso alle imbarcazioni in difficoltà ed ai suoi passeggeri a prescindere della bandiera dell'imbarcazione e della nazionalità dei suoi passeggeri. La violazione di tale obbligo è punita nel nostro ordinamento. Infatti, ai sensi dell'art. 1158 cod. nav., «Il comandante di nave, di galleggiante o di aeromobile nazionale o straniero,

che ometta di prestare assistenza ovvero di tentare il salvataggio nei casi in cui ne ha l'obbligo a norma del codice, è punito con la reclusione fino a due anni».

Nonostante ciò, si rileva che non sono stati rari i casi in cui navi che hanno avvistato imbarcazioni in difficoltà e cariche di naufraghi omettano di intervenire. La ragione, anche se non può ritenersi assolutamente una giustificazione, potrebbe ravvisarsi nella gratuità del soccorso, come previsto dall'art. 16 della Convenzione Salvage del 1989.

Nella sentenza in oggetto, il comandante della *Cap Anamur* ha prestato soccorso, in adempimento alla normativa di cui sopra, all'imbarcazione carica di migranti che, come risulta dalla lettura della sentenza, era oggettivamente in difficoltà. Il soccorso, tuttavia, non si era esaurito con il recupero dei migranti dal mare, essendo la *Cap Anamur* un luogo provvisorio di primo salvataggio; infatti, la normativa prevede che le persone salvate siano condotte in *un luogo sicuro*. È solo con l'arrivo in questo luogo che cessano gli obblighi nazionali e internazionali relativamente alle operazioni di salvataggio.

Tuttavia non vi è ancora chiarezza in dottrina e giurisprudenza sul concetto di *place of safety* anche se un contributo sull'interpretazione di tale concetto è stato dato con l'entrata in vigore nel luglio del 2006 degli emendamenti all'annesso della Convenzione SOLAS 1974 e con le linee guida adottate dall'IMO che hanno evidenziato che un ruolo fondamentale nel liberare la nave soccorritrice deve essere svolto dallo Stato Costiero.

3. Alla luce di quanto sopra, si concorda con le conclusioni cui giunge il Tribunale di Agrigento, laddove si afferma che il comandante e l'equipaggio della *Cap Anamur* hanno adempiuto agli obblighi loro imposti dalla normativa in vigore, vale a dire prestare soccorso ad un'imbarcazione carica di migranti in oggettive difficoltà che prima di essere considerati profughi o rifugiati devono essere considerati naufraghi e condurli in un luogo sicuro (sbarcarli al porto di Porto Empedocle). Le difficoltà dell'autorità italiana ad autorizzare lo sbarco dei migranti, derivate da movimenti sospetti e poco chiari, in realtà, nel corso del procedimento, sono state spiegate e non è stata ravvisata, dall'autorità giudiziaria, alcuna irregolarità.

Nella sentenza in oggetto, inoltre, è stato evidenziato (si ritiene correttamente) che il salvataggio da parte della Cap Anamur non si sarebbe esaurito con il trasbordo dei profughi ma era, altresì, necessario condurli in una "località sicura", dal momento che la nave soccorritrice costituisce un luogo provvisorio di salvataggio.

L'autorità giudicante ha rilevato che gli imputati, ritenendo che la Libia e Malta non costituissero luoghi sicuri ove sbarcare i migranti e facendoli sbarcare in Italia, hanno agito nell'esecuzione di un dovere fondamentale imposto da una norma di diritto internazionale. In astratto, qualche dubbio può rimanere circa la scelta dello sbarco dei migranti in Italia, dal momento che la Cap Anamur avrebbe potuto chiedere l'autorizzazione per lo sbarco a Malta (dove si è recata prima per verifiche tecniche) o in Libia (da dove i profughi dichiaravano di essere partiti) ritenuti tuttavia porti poco sicuri<sup>2</sup>. Tuttavia, ci sembra ci condividere le conclusioni cui perviene il collegio giudicante, laddove rileva come, da un lato, la Libia non avesse all'epoca dei fatti ratificato la Convenzione di Ginevra sui rifugiati del 1951 né abbia preso parte alle principali convenzioni in tema di diritti umani; d'altro lato, per quanto riguarda la situazione maltese, si mette in evidenza come alcuni documenti ufficiali del Parlamento europeo abbiano deplorato, tra l'altro, le inaccettabili condizioni di vita dei migranti e dei richiedenti l'asilo nei centri di detenzione amministrativa di Malta<sup>3</sup>.

A margine ed in conclusione, piace qui rilevare come le argomentazioni sostenute in uno scritto pubblicato in questa *Rivista* abbiano trovato accoglimento nelle motivazioni della sentenza<sup>4</sup>.

---

<sup>2</sup> Sul punto v. più diffusamente F. Vassallo Paleologo, *La frontiera Mediterraneo: migrazioni irregolari e diritti fondamentali dei migranti*, in [http://www.asgi.it/public/parser\\_download/save/la.frontiera.mediterraneo.pdf](http://www.asgi.it/public/parser_download/save/la.frontiera.mediterraneo.pdf), che riproduce il testo consegnato durante l'audizione pubblica sulle tragedie dei migranti in mare svolta dalla Commissione libertà civili, la giustizia e gli affari interni del Parlamento europeo, tenutasi a Bruxelles il 3 luglio 2007.

<sup>3</sup> Risoluzione del Parlamento europeo sulla situazione dei rifugiati a Malta, doc. P6\_TA(2006)0136, del 6 aprile 2006.

<sup>4</sup> Ci si riferisce a G. Camarda, *Tutela della vita umana in mare e difesa degli interessi dello Stato: i tentativi d'immigrazione clandestina*, in questa *Rivista*, 2007.