

## Una nuova concezione dell'obbligo di salvataggio in mare alla luce della sentenza della Cassazione sul caso Sea Watch 3?

di *Emiliano Mezzasalma*

NOTA A CASSAZIONE PENALE, SEZIONE III, SENTENZA 20 FEBBRAIO 2020 (UD. 16 GENNAIO 2020), N. 6626  
PRESIDENTE LAPALORCIA, RELATORE GAI

**Sommario.** 1. La *quaestio iuris*. - 2. La vicenda processuale. - 3. L'ordinanza del G.i.p. - 4. I motivi di ricorso. - 5. La decisione della Corte sui primi due motivi di appello. - 6. Esiste un obbligo accessorio di sbarco in capo ai comandanti? - 7. Esiste un diritto di sbarco?

### 1. La *quaestio iuris*.

Lo scorso 20 febbraio sono state depositate le motivazioni, con le quali la Corte di Cassazione ha rigettato il ricorso proposto dal Procuratore della Repubblica presso il Tribunale di Agrigento avverso l'ordinanza del 2 luglio 2019 con la quale il G.i.p. del Tribunale di Agrigento non ha convalidato l'arresto di Carola Rackete, comandante della nave Sea Watch 3, per i fatti di reato commessi in occasione dello sbarco avvenuto nel porto di Lampedusa in data 29 giugno 2019.

La vicenda – che ha suscitato non poco clamore mediatico viste le sue implicazioni politiche – ha dato l'occasione alla Suprema Corte di intervenire su una questione giuridica molto controversa: lo sbarco dei migranti irregolari recuperati in mare durante operazioni di salvataggio condotte da navi non governative. Su tale questione, infatti, il quadro normativo e giurisprudenziale si presenta estremamente complesso e, per certi aspetti, contraddittorio.

Invero, fino al 2004, la spinosa questione dello sbarco delle persone soccorse era sostanzialmente trascurata dalla legislazione internazionale sul salvataggio in mare. Successivamente, l'IMO (International Maritime Organization) ha cercato di colmare la lacuna emendando la Convenzione per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974 (SOLAS – Safety Of Life At Sea) e la Convenzione internazionale sulla ricerca e salvataggio in mare

del 1979 (SAR – Search And Rescue)<sup>1</sup>, nonché diramando alcune linee guida per il trattamento delle persone recuperate in mare. Il principio fondamentale che è stato affermato è che la responsabilità di fornire un luogo di sicurezza (p.o.s. – place of safety) – inteso come un luogo dove le operazioni di soccorso si considerano concluse: *id est* un porto di sbarco – ricade sullo Stato responsabile per la zona s.a.r. nella quale è stato effettuato il recupero. È stato inoltre precisato che il p.o.s. è un luogo in cui la vita dei sopravvissuti non è più minacciata e dove i loro bisogni (come cibo, riparo e cure mediche) possono essere soddisfatti. Con particolare riferimento ai richiedenti asilo e rifugiati è stato ulteriormente precisato che dovrebbe essere evitato lo sbarco dei sopravvissuti in luoghi dove sussiste il rischio di subire persecuzioni<sup>2</sup>. Tuttavia, secondo l'opinione prevalente della dottrina<sup>3</sup>, tali interventi non avrebbero determinato il sorgere di un “diritto soggettivo di ingresso al porto” o “diritto di sbarco”. Ciò in quanto, ai sensi del combinato disposto degli artt. 19 e 25 della Convenzione sul diritto del mare (UNCLOS – United Nations Convention on the Law of the Sea), lo Stato costiero conserva il potere di inibire a tutte le imbarcazioni l'accesso al proprio mare territoriale (e dunque *a fortiori* l'ingresso nei propri porti) in una serie di casi espressamente previsti fra i quali figura la violazione della normativa in materia di immigrazione.

A complicare ulteriormente il quadro è intervenuta nel 2012 la decisione resa dalla Corte Europea dei Diritti dell'Uomo nel noto caso Hirsi e altri c. Italia<sup>4</sup>. La Corte di Strasburgo – attraverso un'interpretazione evolutiva del concetto di “espulsione” – ha ritenuto che il respingimento in mare può costituire un'espulsione collettiva vietata ai sensi dell'art. 4 Protocollo n. 4 alla CEDU.

---

<sup>1</sup> La Convenzione SAR prevede che le Parti contraenti, ovverosia gli Stati rivieraschi, mediante accordi bilaterali o multilaterali, delimitino le rispettive zone di ricerca e salvataggio (zone s.a.r. – search and rescue); che ogni Stato costiero sia responsabile per il coordinamento dell'attività di salvataggio nella zona s.a.r. di propria competenza; che a tal fine ogni Stato istituisca un centro nazionale di coordinamento.

<sup>2</sup> Paragrafo 6.12 linee guida IMO – *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.*

Paragrafo 6.17 linee guida IMO – *The need to avoid disembarkation in territories where the lives and freedoms of those alleging a well-founded fear of persecution would be threatened is a consideration in the case of asylum-seekers and refugees recovered at sea.*

<sup>3</sup> <http://www.informatorenave.it/news/affaire-aquarius-e-lacune-del-diritto-internazionale-marittimo/>  
<https://www.analisidifesa.it/2019/02/verso-linterdizione-delle-acque-territoriali-alle-ong/>  
<http://www.sidiblog.org/2017/07/01/la-minaccia-italiana-di-bloccare-gli-sbarchi-di-migranti-e-il-diritto-internazionale/>

<sup>4</sup> CEDU, Grande Camera, 23.2.2012, Hirsi Jamaa e altri c. Italia.

Ciò in quanto lo Stato costiero che opera tale respingimento non valuta le singole posizioni giuridiche dei migranti dal momento che non consente loro la presentazione della domanda di protezione internazionale ai sensi della Convenzione di Ginevra sullo status dei rifugiati. Non è chiaro, quindi, se – ed eventualmente con quali modalità operative – l’esercizio del potere statale di interdire il mare territoriale previsto dalla UNCLOS sia compatibile con il divieto di “respingimento collettivo” così come enucleato dalla Corte EDU. Ad ogni modo, l’Italia ha deciso di fare uso di tale potere interdittivo con il D.L. 14 giugno 2019, n. 53 (c.d. decreto sicurezza *bis*), convertito con modificazioni dalla L. 8 agosto 2019, n. 77, il quale ha inserito all’art. 11 D. Lgs. 1998, n. 286 il comma *1ter* secondo il quale il ministro dell’Interno, di concerto con i ministri della Difesa e dei Trasporti, con proprio provvedimento, può vietare l’ingresso nel mare territoriale a navi non governative in relazione a violazioni di leggi in materia di immigrazione. Ed è proprio nella vicenda che ci occupa che si è avuta la prima applicazione di questo nuovo strumento.

Dunque, il recentissimo arresto della Suprema Corte qui in commento rappresenta il primo tentativo del giudice di legittimità di comporre tale intrigato mosaico legislativo-giurisprudenziale.

## 2. La vicenda processuale.

In data 12 giugno la nave Sea Watch 3, dopo aver recuperato alcuni migranti da un gommone alla deriva in zona s.a.r. libica, chiedeva al centro di coordinamento italiano l’assegnazione di un p.o.s. e faceva rotta verso le coste italiane.

Il 15 giugno le autorità italiane notificavano al comandante della Sea Watch 3 il provvedimento interministeriale di divieto di ingresso nel mare territoriale adottato ai sensi dell’art. 11, comma *1ter*, D. Lgs. 1998, n. 286 introdotto dal D.L. 2019, n. 53 (c.d. decreto sicurezza *bis*).

Dopo diversi giorni di pendolamenti al margine delle acque territoriali italiane antistanti l’isola di Lampedusa, il 26 giugno il comandante decideva di entrare nel mare territoriale italiano per ivi stazionarvi, così disattendendo l’alt intimatole dalla vedetta V. 808 della Guardia di Finanza che ne stava monitorando gli spostamenti.

Il 29 giugno il comandante, pur non essendo autorizzata ad attraccare, si dirigeva verso il porto di Lampedusa disattendendo nuovamente l’alt intimatole dalla vedetta V. 808.

Infine, la Sea Watch 3 attraccava al Porto di Lampedusa dopo aver urtato e compresso verso la banchina del molo la vedetta V. 808 che, nell’estremo tentativo di impedire l’attracco, si era frapposta tra la banchina del molo e la Sea Watch 3.

Per questi fatti il comandante della Sea Watch 3 veniva tratto in arresto ed indagato per il reato di cui all'art. 1100 cod. nav. per aver compiuto atti di resistenza e violenza nei confronti della nave da guerra vedetta V. 808 della Guardia di Finanza, e per il reato di cui all'art. 337 c.p. per aver usato violenza per opporsi ai pubblici ufficiali presenti a bordo della vedetta V. 808 mentre compivano atti di polizia marittima. Contestualmente alla richiesta di convalida, la Procura della Repubblica richiedeva l'applicazione della misura cautelare del divieto di dimora nella Provincia di Agrigento ritenendo sussistente il pericolo di reiterazione di reati della stessa specie.

Con ordinanza 2 luglio 2019 il G.i.p. del Tribunale di Agrigento non convalidava l'arresto e rigettava la richiesta di applicazione della misura cautelare. Il G.i.p. motivava la propria decisione escludendo il reato di resistenza o violenza contro nave da guerra – stante l'impossibilità nel caso di specie di qualificare la vedetta V. 808 come nave da guerra – e ritenendo scriminata la condotta di resistenza a pubblico ufficiale per aver l'indagata agito in adempimento di un dovere ai sensi dell'art. 51 c.p.

Avverso tale decisione il 16 luglio 2019 proponeva ricorso per Cassazione la Procura della Repubblica presso il Tribunale di Agrigento per erronea applicazione dell'art. 391, comma 4°, c.p.p. nonché per erronea applicazione dell'art. 1100 cod. nav. e dell'art. 51 c.p. La Suprema Corte all'udienza del 16 gennaio 2020 rigettava nel merito il ricorso ritenendo infondati o inammissibili i tre motivi di impugnazione proposti.

### 3. L'ordinanza del G.i.p.

Il G.i.p. del Tribunale di Agrigento ha ritenuto di non dover convalidare l'arresto e di rigettare la richiesta di applicazione della misura cautelare del divieto di dimora nella Provincia di Agrigento.

In via assolutamente preliminare – come si legge nel testo dell'ordinanza – il G.i.p. ha escluso, nel caso di specie, la ricorrenza dell'ipotesi delittuosa di cui all'art. 1100 cod. nav. Tale decisione è stata motivata sulla base di Corte Cost. 2000, n. 35 secondo cui le unità navali della Guardia di Finanza sono considerate navi da guerra solo “*quando operano fuori dalle acque territoriali ovvero in porti esteri ove non vi sia un'autorità consolare*”<sup>5</sup>. Pertanto, a

---

<sup>5</sup> Corte Cost. n. 35/2000 “*Il carattere militare della Guardia di finanza continuerebbe, infatti, a connotare l'assetto normativo del Corpo [...] Al riguardo, è sufficiente qui ricordare, in estrema sintesi: [...] che le unità navali in dotazione della Guardia di finanza sono qualificate navi militari, iscritte in ruoli speciali del naviglio militare dello Stato (art. 1, primo comma, del d.P.R. 31 dicembre 1973, n. 1199 - Disciplina per l'iscrizione nel quadro del naviglio militare dello Stato di unità dell'Arma dei Carabinieri, del Corpo della Guardia di finanza, del Corpo delle guardie di pubblica sicurezza e del Corpo delle capitanerie di porto -); battono "bandiera da guerra" e sono assimilate a quelle della Marina militare (artt. 63 e 156 del r.d. 6 novembre 1930, n. 1643 - Approvazione del nuovo regolamento di servizio per la Regia Guardia di finanza -); sono quindi considerate navi militari agli effetti della legge penale militare (art. 11 del codice penale militare di pace); quando operano fuori delle acque territoriali ovvero in*

giudizio del G.i.p., poiché i fatti per i quali veniva indagato il comandante della Sea Watch 3 avvenivano in acque territoriali, la vedetta V. 808 della Guardia di Finanza, nel caso di specie, non poteva essere considerata una nave da guerra.

Per quanto riguarda l'ipotesi di cui all'art. 337 c.p., il G.i.p. ha ritenuto che la condotta dell'indagata è scriminata ai sensi dell'art. 51 c.p. L'azione del comandante della Sea Watch 3, si legge nell'ordinanza, deve considerarsi adempimento degli obblighi derivanti dal complesso quadro normativo vigente in materia di salvataggio in mare. In sostanza, il G.i.p. ha fatto applicazione della norma di cui all'art. 385 c.p.p. che fa divieto di procedere all'arresto quando, tenuto conto delle circostanze del fatto, appare che questo è stato compiuto nell'adempimento di un dovere.

Secondo l'interpretazione fornita dal G.i.p., l'obbligo di prestare soccorso in mare non può dirsi adempiuto con la mera presa a bordo dei migranti, ma con la loro conduzione in un porto sicuro. È questa la chiave di volta dell'intero ragionamento che sorregge l'ordinanza del G.i.p., nonché il principale *thema decidendum* offerto alla riflessione della Corte di Cassazione. Più nel dettaglio, l'obbligo di prestare soccorso di cui all'art. 98 UNCLOS<sup>6</sup> e l'obbligo di assistenza di cui al Capitolo V, regolamento 33, dell'allegato alla Convenzione SOLAS<sup>7</sup> si articolano in due distinti adempimenti: l'adempimento (principale) di recuperare le persone dalle imbarcazioni in avaria; l'adempimento (accessorio) di sbarcare le persone stesse in un porto sicuro.

Tale concezione del dovere di soccorso, sempre secondo il ragionamento del G.i.p., trova un fondamento normativo indiretto a livello di legislazione internazionale e nazionale, rispettivamente, negli artt. 18, co. 2°, UNCLOS<sup>8</sup> e

---

*porti esteri ove non vi sia un'autorità consolare esercitano le funzioni di polizia proprie delle "navi da guerra" (art. 200 del codice della navigazione) e nei loro confronti sono applicabili gli artt. 1099 e 1100 del codice della navigazione (rifiuto di obbedienza o resistenza e violenza a nave da guerra), richiamati dagli artt. 5 e 6 della legge 13 dicembre 1956, n. 1409 (Norme per la vigilanza marittima ai fini della repressione del contrabbando dei tabacchi)".*

<sup>6</sup> Art. 98. Obbligo di prestare soccorso – *Ogni Stato deve esigere che il comandante di una nave che batte la sua bandiera, nella misura in cui gli sia possibile adempiere senza mettere a repentaglio la nave, l'equipaggio o i passeggeri: a) presti soccorso a chiunque sia trovato in mare in condizioni di pericolo; b) proceda quanto più velocemente è possibile al soccorso delle persone in pericolo, se viene a conoscenza del loro bisogno di aiuto, nella misura in cui ci si può ragionevolmente aspettare da lui tale iniziativa [...].*

<sup>7</sup> Allegato, Capitolo V, regolamento 33 – *Il comandante di una nave che si trovi nella posizione di essere in grado di prestare assistenza, avendo ricevuto informazione da qualsiasi fonte circa la presenza di persone in pericolo in mare, a procedere con tutta rapidità alla loro assistenza [...].*

<sup>8</sup> Art. 18. Significato del termine passaggio – *Per "passaggio" si intende la navigazione nel mare territoriale allo scopo di: a) attraversarlo senza entrare nelle acque interne né fare scalo in una rada o installazione portuale situata al di fuori delle acque interne; b) dirigersi verso le acque interne o uscirne, oppure fare scalo in una rada o installazione portuale.*

10<sup>ter</sup> D. Lgs. 286/98<sup>9</sup>. La prima disposizione prevede che la fermata e l'ancoraggio nel mare territoriale di uno Stato costiero, da parte di imbarcazioni di altri Stati, sono consentite per alcuni motivi eccezionali fra cui il prestare soccorso ad imbarcazioni in difficoltà. La seconda disposizione prevede che le persone giunte nel territorio nazionale a seguito di operazioni di salvataggio in mare devono essere condotte negli appositi punti di crisi per il primo soccorso e per l'effettuazione dei rilievi dattiloscopici.

Dunque, argomenta il G.i.p., il segmento finale dell'attività dell'indagata – consistente nell'ingresso in acque territoriali italiane e nell'attracco al porto di Lampedusa – seppur astrattamente integrante il reato di resistenza a p.u., costituisce la parte conclusiva del dovere di prestare soccorso nella duplice articolazione di obbligo di recupero ed obbligo di sbarco e, pertanto, deve considerarsi scriminato ai sensi dell'art. 51 c.p.

Sotto altro aspetto, il G.i.p. ha ritenuto corretta la decisione del comandante di dirigersi verso le coste italiane e non verso quelle libiche o tunisine, seppur più vicine, o verso quelle maltesi. Il G.i.p., infatti, ha richiamato le raccomandazioni del Commissario per i diritti umani del Consiglio d'Europa secondo cui né in Libia né in Tunisia esistono porti che rispettano i requisiti precisati dalle linee guida IMO. Inoltre, è stata ricordata la mancata ratifica da parte di Malta dei citati emendamenti adottati dall'IMO nel 2004.

Il G.i.p. conclude il suo ragionamento affermando che il provvedimento interministeriale del 15 giugno, col quale il governo inibiva alla Sea Watch 3 l'ingresso in acque territoriali, non aveva la forza di derogare a tale duplice obbligo poiché la stessa norma di legge fa salvo il rispetto degli obblighi internazionali fra cui, appunto, l'obbligo di soccorso così come declinato nell'ordinanza.

#### 4. I motivi di ricorso.

Avvero l'ordinanza del G.i.p. la Procura della Repubblica presso il Tribunale di Agrigento ha proposto ricorso per Cassazione articolando tre motivi di impugnazione.

---

*Il passaggio deve essere continuo e rapido. Il passaggio consente tuttavia la fermata e l'ancoraggio, ma soltanto se questi costituiscono eventi ordinari di navigazione o sono resi necessari da forza maggiore o da condizioni di difficoltà, oppure sono finalizzati a prestare soccorso a persone, navi o aeromobili in pericolo o in difficoltà.*

<sup>9</sup> Art. 10<sup>ter</sup>. Disposizioni per l'identificazione dei cittadini stranieri rintracciati in posizione di irregolarità sul territorio nazionale o soccorsi nel corso di operazioni di salvataggio in mare – *Lo straniero rintracciato in occasione dell'attraversamento irregolare della frontiera interna o esterna ovvero giunto nel territorio nazionale a seguito di operazioni di salvataggio in mare e' condotto per le esigenze di soccorso e di prima assistenza presso appositi punti di crisi allestiti nell'ambito delle strutture di cui al decreto-legge 30 ottobre 1995, n. 451, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 dicembre 1995, n. 563, e delle strutture di cui all'articolo 9 del decreto legislativo 18 agosto 2015, n. 142.*

Con il primo motivo di ricorso la Procura ha censurato l'erronea applicazione dell'art. 391, comma 4°, c.p.p. nonché la mancanza, contraddittorietà e manifesta illogicità della motivazione relativa all'illegittimità dell'arresto.

Come si legge nell'atto di impugnazione, *“si ritiene nel caso in esame il G.i.p. nel pronunciarsi sulla legittimità dell'arresto di Rackete Carola abbia travalicato i limiti di approfondimento attinenti a tale fase, procedendo ad una autonoma valutazione dei dati in suo possesso e pervenendo ad un giudizio sostanziale sulla gravità indiziaria”*. Il controllo del G.i.p. in sede di convalida, argomenta la Procura, è limitato alla legittimità del provvedimento restrittivo (titolo di reato che consente l'arresto; stato di flagranza); all'osservanza dei termini previsti; alla eventuale sussistenza delle circostanze ex art. 385 c.p.p. Come affermato dalla giurisprudenza di legittimità<sup>10</sup>, in tale fase il G.i.p. non può effettuare una autonoma valutazione della gravità indiziaria la quale è riservata al momento dell'applicazione della misura cautelare.

In particolare, la censura della Procura ha riguardato la valutazione effettuata dal G.i.p. circa la sussistenza della causa di giustificazione ex art. 51 c.p. L'art. 385 c.p.p., infatti, vieta l'arresto se “appare” che il fatto è stato commesso in presenza di cause di non punibilità o nell'adempimento di un dovere. In sostanza – è questo il senso della censura – le circostanze che escludono la punibilità devono essere manifeste, emergendo *ictu oculi* e non in seguito ad un articolato ragionamento giuridico. Il G.i.p., invece, scrive la Procura, ha necessitato di un'ampia motivazione in ordine alla sussistenza della causa di giustificazione ex art. 51 c.p., segno del suo carattere non manifesto. In conclusione, secondo la Procura, nel caso di specie la causa di giustificazione andava esclusa, dato il suo carattere non manifesto, e l'arresto andava convalidato, sussistendone tutti i requisiti di legge.

Con il secondo motivo di ricorso la Procura ha censurato l'erronea applicazione dell'art. 1100 cod. nav. nonché la mancanza, contraddittorietà e manifesta illogicità della motivazione relativa alla mancanza della qualità di nave da guerra della vedetta V. 808.

Ad avviso della Procura, la caratteristica di nave da guerra della vedetta V. 808 deve desumersi da precisi elementi quali: l'iscrizione nel registro del naviglio militare; l'esposizione delle insegne militari; l'equipaggio militare; l'armamento militare. Del resto, in un caso del tutto analogo, la stessa giurisprudenza di legittimità ha riconosciuto la sussistenza del reato di resistenza o violenza nei confronti di nave a guerra di cui all'art. 1100 cod.

---

<sup>10</sup> Cass. 1997, n. 2599 *“In sede di convalida dell'arresto il G.i.p. è chiamato esclusivamente a valutare la sussistenza, con giudizio ex ante, degli elementi che legittimavano l'adozione del provvedimento [...] ma non può operare un autonomo processo selettivo-valutativo dei dati caratterizzanti la fattispecie per pervenire ad un giudizio sostanziale di gravità indiziaria, riservato esclusivamente al successivo ed autonomo momento della eventuale applicazione di una misura cautelare”*.

nav. rispetto ad atti di resistenza perpetrati a danno di una motovedetta della Guardia di Finanza<sup>11</sup>. Dunque, conclude la Procura, ha errato il G.i.p. nell'escludere la sussistenza di tale reato nel caso di specie.

Con il terzo motivo di ricorso la Procura ha censurato l'erronea applicazione dell'art. 51 c.p. nonché la mancanza, contraddittorietà e manifesta illogicità della motivazione relativa alla sussistenza della causa di giustificazione dell'adempimento del dovere.

Con tale ultimo motivo di impugnazione, la Procura ha contestato l'argomento posto a fondamento dell'ordinanza del G.i.p.: l'accezione ampia del dovere di soccorso in mare, comprensivo dell'obbligo principale di recupero dei migranti e dell'obbligo accessorio di sbarco degli stessi in un porto sicuro. La tesi sostenuta dalla Procura, infatti, è che il dovere di soccorso in mare debba ritenersi già adempiuto al momento del recupero senza che sia necessario l'adempimento ulteriore dello sbarco delle persone recuperate.

Il ricorrente trae tale convincimento dall'analisi della nozione di p.o.s. Nelle linee guida adottate dall'IMO vengono fornite indicazioni articolate su cosa possa considerarsi p.o.s. In particolare, due sono le indicazioni valorizzate dal ricorrente: il p.o.s. è un luogo nel quale la vita dei sopravvissuti non è più minacciata; il p.o.s. non deve necessariamente individuarsi sulla terraferma ma, seppur in via temporanea, può anche essere la stessa imbarcazione che ha provveduto al salvataggio<sup>12</sup>. Da tale indicazione la Procura ha dedotto, nel suo atto di impugnazione, che – contrariamente a quanto ritenuto dal primo giudice – non vi è necessaria identità tra place of safety e porto sicuro. Dunque, il comportamento esigibile dai comandanti delle navi non governative non può comprendere la conduzione delle persone recuperate in mare sulla terraferma, e quindi in una installazione portuale: il dovere di soccorso è pienamente adempiuto con il solo recupero delle persone in difficoltà.

Ciò premesso, conclude il ricorrente, l'intero ragionamento del G.i.p. risulta viziato. Il comandante della Sea Watch 3 aveva già pienamente adempiuto al dovere di soccorso in mare caricando a bordo gli occupanti dell'imbarcazione in difficoltà. La successiva azione di ingresso nelle acque territoriali italiane e di attracco al Porto di Lampedusa, malgrado gli espressi divieti, nulla aveva a che fare con l'adempimento del dovere di soccorso, già espletato, e costituiva soltanto un'azione dimostrativa.

---

<sup>11</sup> Cass. 2006, n. 31403 *“Integra il delitto di cui all'art. 1100 c. nav. la resistenza o violenza commessa nei confronti di una motovedetta della Guardia di Finanza nell'esercizio delle funzioni di polizia marittima, atteso che a tale imbarcazione deve essere attribuita la qualifica di nave da guerra”*.

<sup>12</sup> Paragrafo 6.14 – *A place of safety may be on land, or it may be aboard a rescue unit or other suitable vessel or facility at sea that can serve as a place of safety until the survivors are disembarked to their next destination.*



In definitiva, come si legge nell'atto di impugnazione, *“i migranti, dopo il salvataggio, si trovavano a bordo della Sea Watch 3 dove venivano costantemente monitorati ed assistiti da personale sanitario e dalle Forze dell'Ordine”* conseguentemente *“se il soccorso poteva ritenersi già adeguatamente avvenuto, in quanto i migranti non erano più esposti ad un pericolo imminente per la loro vita e per la loro incolumità, non poteva ragionevolmente ritenersi giustificata l'azione di forza della Rackete”*.

##### **5. La decisione della Corte sui primi due motivi di appello.**

Solo il terzo motivo di appello è strettamente inerente alla questione dello sbarco che si intende approfondire nel presente contributo. Tuttavia, per dovere di completezza, si ritiene opportuno non trascurare l'esame della motivazione della Corte anche sui primi due motivi di gravame.

Il motivo di appello secondo cui il G.i.p. avrebbe travalicato i limiti del suo sindacato in sede di convalida dell'arresto è stato ritenuto infondato dalla Suprema Corte.

A giudizio della Corte, il ricorrente ha errato nel ritenere che il concetto di apparenza di cui all'art. 385 c.p.p. debba essere interpretato nel senso di manifesta esistenza della causa di giustificazione; esso, piuttosto, va interpretato nel senso di verosimile esistenza. Afferma la Corte: *“non si richiede, in altri termini, che sia “evidente”, così interpretando la locuzione “appaia” dell'art. 385 cod. proc. pen., la sussistenza della causa di giustificazione, ma che essa sia ragionevolmente/verosimilmente esistente sulla scorta delle circostanze di fatto conosciute o conoscibili con l'ordinaria diligenza”*. Dunque, la rappresentazione della verosimile esistenza di una causa di giustificazione rende operativo il divieto di procedere all'arresto. In altre parole, gli operatori di P.S. non possono procedere all'arresto – e, quindi, il G.i.p. non deve convalidarlo – se, considerate le circostanze del caso, e usando l'ordinaria diligenza, i soggetti agenti avrebbero dovuto rappresentarsi l'esistenza di una causa di giustificazione. Nel caso concreto, argomenta la Corte, il G.i.p. ha valutato che i militari della Guardia di Finanza che hanno proceduto all'arresto avrebbero dovuto rappresentarsi l'esistenza della scriminante dell'adempimento del dovere. Una motivazione articolata, conclude la Corte, è resa necessaria, oltre che dalla complessità della vicenda, dall'esigenza di individuare il fondamento giuridico della causa di giustificazione dell'adempimento del dovere ex art. 51 c.p.

La Suprema Corte ha ritenuto corretta la decisione del G.i.p. di escludere il reato di resistenza o violenza nei confronti di nave da guerra, rigettando così anche il secondo motivo di appello.

Tuttavia, la Corte non ha condiviso la motivazione del primo giudice.

In effetti, il riferimento alla pronuncia della Consulta non convince sotto un duplice profilo. Anzitutto, la citata sentenza della Corte Costituzionale è precedente all'entrata in vigore del codice dell'ordinamento militare e quindi

non pare utilizzabile, *ratione temporis*, nel caso di specie. Poi, non sembra che da essa si possa inferire la conclusione trattata dal G.i.p. In quell'occasione, infatti, la Corte Costituzionale era chiamata a pronunciarsi sull'ammissibilità del referendum popolare relativo all'abolizione del carattere di corpo militare della Guardia di Finanza. In tale contesto, la Corte ha fornito un'elencazione esemplificativa di ragioni per le quali la Guardia di Finanza deve essere considerata un corpo militare, senza con ciò pronunciarsi in merito alla qualifica di navi da guerra delle unità navali in dotazione al corpo medesimo.

Le ragioni di tale esclusione, argomenta la Suprema Corte, vanno ricercate altrove.

L'art. 239 del Codice dell'ordinamento militare distingue la nozione di nave militare dalla nozione di nave da guerra, individuandone i requisiti. La nave militare è iscritta nel ruolo del naviglio militare; è comandata ed equipaggiata da militari e reca i segni distintivi della Marina Militare o di altra Forza armata ad ordinamento militare. La nave da guerra appartiene alle Forze Armate dello Stato; reca i segni distintivi esteriori delle navi militari ed è comandata da un ufficiale. Dunque, sostiene la Corte, il naviglio della Guardia di Finanza è senza dubbio naviglio militare, ma non è automatico che sia al contempo naviglio da guerra. Nel caso concreto, la vedetta V. 808 della Guardia di Finanza era comandata da un maresciallo che, notoriamente, non ha il rango di ufficiale. Pertanto, conclude la Corte, tale imbarcazione, nella vicenda in questione, non poteva essere qualificata come nave da guerra. D'altronde, anche la giurisprudenza di legittimità citata dal ricorrente è precedente all'entrata in vigore del codice dell'ordinamento militare e quindi anch'essa non pare utilizzabile, *ratione temporis*, nel caso di specie.

#### **6. Esiste un obbligo accessorio di sbarco in capo ai comandanti?**

E arriviamo così all'analisi del terzo motivo di impugnazione, direttamente inerente alla questione che qui interessa. Dal punto di vista strettamente formale, il motivo è stato ritenuto inammissibile dalla Corte in quanto "*diretto a richiedere un penetrante esame, non consentito in questa sede, della motivazione del provvedimento impugnato alla luce di diversi parametri di valutazione in merito alla nozione e all'ambito di operatività della causa di giustificazione*".

Bisogna però dire che – nel contesto del primo motivo di gravame relativo all'estensione del sindacato del G.i.p. in sede di convalida – la Suprema Corte ha espressamente avallato l'interpretazione fornita dal primo decidente secondo la quale l'obbligo di prestare soccorso si articola in un obbligo principale di recupero ed in un obbligo accessorio di sbarco. E di contro, la Corte ha altrettanto espressamente rigettato l'interpretazione della Procura secondo la quale il dovere di soccorso in mare, per i comandanti delle navi, è da ritenersi già adempiuto al momento del recupero delle persone in

difficoltà. Dunque, al di là della formale dichiarazione di inammissibilità del motivo di gravame, si può tranquillamente affermare che la Suprema Corte abbia invece svolto l'esame che sostiene esserle non consentito e che il terzo motivo di ricorso richiedeva. Anzi, la Corte è andata ben oltre esprimendo una valutazione di fatto – questa certamente non consentita in sede di legittimità – circa la concreta sussistenza nel caso di specie della causa di giustificazione dell'adempimento del dovere.

Certo, c'è da chiedersi il perché di tale dichiarazione di inammissibilità. Ma procediamo con ordine: occorre intanto soffermarsi sulla motivazione della Corte in ordine all'articolazione del dovere di soccorso e, dunque, all'operatività della causa di giustificazione. È da rilevare subito che, sebbene la Corte abbia condiviso l'interpretazione del primo giudice, non l'ha ancorata alle medesime disposizioni individuate dal G.i.p. ovvero gli artt. 18, co. 2°, UNCLOS e 10<sup>ter</sup> D. Lgs. 286/98. La Corte ha fatto riferimento a ben altre disposizioni di legge. Anzitutto, al paragrafo dell'allegato alla Convenzione SAR dove si prevede che lo Stato responsabile della zona s.a.r. in cui è avvenuto il salvataggio si assuma la responsabilità di vigilare affinché i sopravvissuti vengano sbarcati dalla nave<sup>13</sup>. Poi, al paragrafo delle linee guida dell'IMO allegate alla medesima Convenzione secondo cui la nave che ha prestato assistenza può essere considerata un p.o.s. soltanto in via temporanea e pertanto bisogna ricercare soluzioni alternative le quali, in definitiva, non possono che consistere nello sbarco<sup>14</sup>. Ed infine, alla norma che attribuisce ai migranti il diritto di presentare la domanda di protezione internazionale secondo la Convenzione di Ginevra del 1951, operazione – ritiene la Corte – che non può certo essere effettuata su una nave, ma che necessita dello sbarco.

Ebbene, bisogna dire che se l'opzione ermeneutica prescelta è quella di individuare un obbligo di sbarco direttamente gravante sui comandanti delle navi allora nessuno di questi richiami risulta convincente. A ben vedere, infatti, si tratta di disposizioni che o non disciplinano l'attività di sbarco delle

---

<sup>13</sup> Paragrafo 3.1.9 – *Le Parti devono assicurare il coordinamento e la cooperazione necessari affinché i capitani delle navi che prestano assistenza imbarcando persone in pericolo in mare siano dispensati dai loro obblighi e si discostino il meno possibile dalla rotta prevista, senza che il fatto di dispensarli da tali obblighi comprometta ulteriormente la salvaguardia della vita umana in mare. La Parte responsabile della zona di ricerca e salvataggio in cui viene prestata assistenza si assume in primo luogo la responsabilità di vigilare affinché siano assicurati il coordinamento e la cooperazione suddetti, affinché i sopravvissuti cui è stato prestato soccorso vengano sbarcati dalla nave che li ha raccolti e condotti in luogo sicuro, tenuto conto della situazione particolare e delle direttive elaborate dall'Organizzazione (Marittima Internazionale). In questi casi, le Parti interessate devono adottare le disposizioni necessarie affinché lo sbarco in questione abbia luogo nel più breve tempo ragionevolmente possibile.*

<sup>14</sup> Paragrafo 6.13 – *Sebbene una nave che presta assistenza possa costituire temporaneamente un luogo sicuro, essa dovrebbe essere sollevata da tale responsabilità non appena possano essere intraprese soluzioni alternative.*

persone soccorse in mare, e dunque non sono pertinenti alla questione, oppure non hanno come destinatari i comandanti delle navi, e dunque non si vede come possano far sorgere degli obblighi direttamente in capo a questi. A dire il vero a non convincere è l'intera impostazione adottata dal G.i.p. e fatta propria dalla Suprema Corte. Essa non convince sotto un duplice profilo. In primo luogo stravolge completamente i termini della questione giuridica sottostante. In secondo luogo affronta tale questione in modo inadeguato.

Rispetto al primo profilo, come si è visto nel primo paragrafo, in sede di presentazione della questione giuridica, il nodo problematico è se le navi non governative trasportanti migranti irregolari (quindi, i comandanti delle stesse o, forse, più a fondo ancora, i migranti stessi) abbiano il “diritto” di sbarco e se lo Stato costiero abbia il “dovere” di farli sbarcare. Il soggetto eventualmente destinatario dell'obbligo di sbarco è lo Stato costiero. La legislazione internazionale sul soccorso in mare – a cominciare dalla Convenzione SAR e dalle linee guida IMO – per sua stessa natura, ha come unici destinatari degli obblighi in essa previsti gli Stati contraenti. Rispetto a tali obblighi la posizione giuridica delle navi non governative trasportanti migranti irregolari dovrebbe eventualmente essere quella di “diritto” allo sbarco. Pertanto, il G.i.p. avrebbe piuttosto dovuto indagare l'eventuale presenza della causa di giustificazione dell'esercizio di un diritto, segnatamente del “diritto di sbarco”. A riprova di ciò sta il fatto che né il G.i.p. né la Cassazione hanno saputo individuare la specifica norma che espressamente impone lo sbarco ai comandanti delle navi. Il dovere accessorio di sbarco gravante sul comandante enucleato dalla Suprema Corte è, invece, il risultato di un'interpretazione sistematica di molteplici disposizioni nessuna delle quali, però, prescrive espressamente l'obbligo in questione. Peraltro – sia detto per inciso – ciò spinge ad interrogarsi sull'applicabilità dell'art. 51 c.p. Tale norma, infatti, prevede che il dovere il cui adempimento può valere come scriminante è il dovere imposto da una “norma giuridica”. Evidenti esigenze di certezza suggeriscono di preferire la lettura secondo la quale il comportamento doveroso deve essere prescritto da una specifica norma di legge ben individuabile e non discendere da una interpretazione sistematica di molteplici disposizioni.

Alla luce di tali considerazioni, pare preferibile la conclusione cui è pervenuta la Procura nell'atto di gravame: il dovere di soccorso in mare, per i comandanti delle navi, è da ritenersi già adempiuto al momento del recupero delle persone in difficoltà.

## **7. Esiste un diritto di sbarco?**

Dunque, la questione giuridica fondamentale – riportata nei suoi giusti termini – è se lo Stato costiero abbia l'obbligo di far attraccare le navi non

governative per consentire lo sbarco dei migranti irregolari imbarcati o – il che è lo stesso – se le navi non governative abbiano il corrispondente diritto. È questa la questione con la quale bisogna necessariamente confrontarsi. Ed è una questione estremamente complessa perché coinvolge più livelli di legislazione e di giurisdizione: la Convenzione SAR; la UNCLOS; le linee guida IMO; la CEDU; il diritto interno. Ebbene, la sensazione è che né il G.i.p. né la Suprema Corte abbiano avuto la reale volontà di confrontarsi con tale questione. Il fatto stesso di averne trasfigurato i termini di riferimento, invertendo le posizioni di diritto ed obbligo, è già la negazione stessa del confronto. Invero, l’opinione di chi scrive è che la tesi dell’obbligo accessorio di sbarco gravante sui comandanti sia stato soltanto un escamotage interpretativo per “risolvere” il caso concreto senza però affrontare la questione giuridica fondamentale. In questa direzione, se la dichiarazione di inammissibilità del terzo motivo di gravame ha un senso, questo è proprio quello di eludere la questione. Insomma, parlare di obbligo di sbarco in capo ai comandanti delle navi è un modo per non parlare di obbligo di sbarco in capo agli Stati costieri.

Che la questione sia stata sostanzialmente elusa lo si evince con sicurezza dal fatto che scorrendo il testo della decisione della Corte ci si rende subito conto, con una certa sorpresa, che l’art. 11, comma 1<sup>ter</sup>, D. Lgs. 1998, n. 286, e lo strumento interdittivo in esso previsto, non è nominato nemmeno una volta. Eppure, non c’è dubbio che per dirimere tale questione il nodo da sciogliere è quello relativo al generale potere di interdizione del mare territoriale che l’art. 25 UNCLOS riserva agli Stati costieri. È chiaro, infatti, che se l’esercizio di tale potere è legittimo allora non vi è per lo Stato costiero alcun obbligo di sbarco e, all’opposto, se tale esercizio è illegittimo allora l’obbligo in questione sussiste certamente.

Del resto, la Procura, nel suo atto di impugnazione, proprio con il terzo motivo di gravame, non aveva mancato di sottoporre tale punto all’attenzione della Corte. Il ricorrente censurava la decisione del G.i.p. evidenziando come questo avesse apoditticamente reputato illegittimo il provvedimento interministeriale di interdizione e di fatto disapplicato l’art. 11, comma 1<sup>ter</sup>, D. Lgs. 1998, n. 286. E ciò nonostante il TAR Lazio, precedentemente adito in sede cautelare dallo stesso comandante della Sea Watch 3, non avesse rilevato alcuna illegittimità del provvedimento interministeriale di interdizione. D’altra parte, concludeva la Procura, *“se il G.i.p. avesse voluto ritenere che la normativa di cui all’art. 11, comma 1<sup>ter</sup>, D. Lgs. 286/1998 fosse in contrasto con la Costituzione, per tutte le ragioni richiamate nell’ordinanza in merito alla gerarchia delle fonti, lungi dal poter disapplicare una norma interna autonomamente – non esistendo nel nostro ordinamento un controllo di costituzionalità diffuso, avrebbe dovuto ex art. 23 della L. 87/1953 sospendere le proprie valutazioni e trasmettere alla Corte*

*Costituzionale gli atti in attesa di una interpretazione costituzionalmente conforme della questione”.*

Tuttavia, la Corte non ha minimamente colto questi spunti di riflessione offerti dal ricorrente. Nel silenzio della Corte, si tenta di seguito una possibile ricostruzione dei termini della questione.

La Convenzione SAR prevede che ogni Stato costiero è responsabile dell’attività di salvataggio nella zona s.a.r. di propria competenza. Inoltre, se lo Stato competente per la zona s.a.r. dove si è verificato il sinistro non assume il coordinamento allora il primo Stato contattato è responsabile del soccorso fino a che lo Stato competente non assume il coordinamento o, in caso negativo, fino al termine delle operazioni. Le linee guida IMO del 2004, ovviamente, hanno confermato tali disposizioni. In questi due casi lo Stato costiero dovrebbe assumere il coordinamento delle operazioni di salvataggio. Ebbene, quando in concreto vi è stata tale assunzione si può sostenere con buon grado di sicurezza che lo Stato sia anche obbligato a garantire lo sbarco fornendo un p.o.s. Le linee guida IMO, infatti, hanno inteso chiarire proprio tale aspetto. E – si badi bene – tale obbligo sussiste sia nel caso in cui l’operazione di salvataggio sia materialmente condotta con navi governative sia nel caso in cui sia condotta con navi non governative. È infatti ben possibile – perché la Convenzione SAR lo prevede espressamente – che lo Stato costiero si “appoggi”, per così dire, alle navi non governative, sfruttandone la presenza nelle regioni di mare dove occorre intervenire. È chiaro che di fronte a tale obbligo l’esercizio di poteri interdettivi sarebbe illegittimo. Volendo considerare la situazione italiana, qualora l’Italia assumesse il coordinamento delle operazioni di salvataggio l’eventuale esercizio del potere di vietare l’accesso al mare territoriale presenterebbe indubbi profili di illegittimità costituzionale per essersi l’Italia sottratta all’osservanza dei suoi obblighi internazionali.

*Ex adverso*, se lo Stato non ha assunto il coordinamento delle operazioni di salvataggio – perché non è competente per zona o perché non è stato il primo chiamato – allora si dovrebbe ragionevolmente escludere la sussistenza in capo a questo di un obbligo di sbarco. Infatti, qualora una nave non governativa avanzasse la richiesta di un p.o.s. ad uno Stato che non ha assunto il coordinamento delle operazioni di salvataggio, questo potrebbe legittimamente denegare. Bisogna infatti considerare che le linee guida IMO hanno inteso chiarire anche questo aspetto. Si legge nel punto 6 dell’appendice che “*a coastal State might refuse access to its ports where the ship poses a serious and unacceptable safety, environmental, health or security threat to that coastal State after the safety of persons onboard is assured*”. In pratica, in assenza di coordinamento, uno Stato potrebbe legittimamente negare lo sbarco dal momento che questo, favorendo l’ingresso di irregolari nel territorio dello Stato, costituirebbe una violazione della legislazione in materia di immigrazione. In tale ipotesi, lo Stato

potrebbe legittimamente decidere di esercitare il potere di interdizione del mare territoriale previsto dall'art. 25 UNCLOS.

E tuttavia, tale conclusione potrebbe non essere definitiva. È proprio questo il caso nel quale occorrerebbe verificare l'incidenza della giurisprudenza della Corte EDU sui respingimenti in mare. In altre parole, è ipotizzabile che – a prescindere dalle regole operative dettate dalla Convenzione SAR, cioè a prescindere dall'assunzione o meno del coordinamento – lo Stato costiero non possa in ogni caso rifiutare lo sbarco in quanto ciò integrerebbe una espulsione collettiva vietata dall'art. 4 Protocollo n. 4 alla CEDU come interpretato dalla Corte EDU nella pronuncia Hirsi e altri c. Italia. In definitiva, almeno per gli Stati aderenti alla CEDU, sarebbe ipotizzabile l'esistenza di un generale obbligo di sbarco di derivazione giurisprudenziale e la corrispondente esistenza di un diritto allo sbarco per consentire la presentazione delle domande di protezione internazionale. Il condizionale è d'obbligo perché a questo punto si inserirebbe un altro interrogativo relativo all'individuazione dello specifico Stato destinatario dell'obbligo. In altre parole – ritenendo che si debba prescindere dalle regole individuate dalla Convenzione SAR – resterebbe il problema di come individuare, fra i tanti possibili, il particolare Stato costiero che deve farsi carico dello sbarco. È certamente da escludere che tale scelta possa essere lasciata alle valutazioni discrezionali dei comandanti altrimenti il “diritto di sbarco” diventerebbe un diritto di “libera scelta del porto di sbarco” il che appare del tutto ingiustificabile. Occorrerebbe piuttosto che gli Stati interessati stipulassero degli accordi dedicati a tale evenienza. Tuttavia, allo stato attuale, tale genere di accordi non esiste.

Il caso che ci occupa è certamente ascrivibile a questa ultima ipotesi. La Sea watch 3, infatti, aveva effettuato le operazioni di soccorso in zona s.a.r. libica. Il Centro di coordinamento libico aveva assunto il coordinamento delle operazioni individuando un p.o.s. in territorio libico. Il comandante, però, aveva rifiutato di dirigersi verso la Libia ritenendo i suoi porti non sicuri sotto il profilo del rispetto dei diritti umani. Di qui la decisione di far rotta verso le coste italiane e di chiedere al relativo Centro di coordinamento l'individuazione di un p.o.s. in territorio italiano. L'Italia, dal momento che non aveva assunto il coordinamento delle operazioni di salvataggio, si era ritenuta incompetente per il caso e non obbligata a fornire un p.o.s. A quel punto, nello stallo della situazione, il comandante della Sea Watch 3 decideva di adire la Corte EDU in sede di richiesta di misure *ad interim* in particolare richiedendo che venisse ordinato al governo italiano di disporre lo sbarco d'urgenza per consentire ai migranti la presentazione della domanda di protezione internazionale. Ciò proprio sulla base del fatto che – a prescindere dalle regole individuate dalla Convenzione SAR – un obbligo generale di sbarco in capo all'Italia potesse farsi discendere direttamente dalla CEDU.

Ebbene, la Corte EDU ha rigettato il ricorso in quanto non ha riscontrato, nel caso di specie, la sussistenza dei requisiti di concessione del provvedimento richiesto. Nello specifico, la Corte ha argomentato che un simile provvedimento potrebbe essere concesso “*only on an exceptional basis, when the applicants would otherwise face a real risk of irreversible harm*”<sup>15</sup>. È ben vero che, per i limiti intrinseci del procedimento d’urgenza, tale diniego non ci dice molto sulla questione qui in discussione. Con tale procedimento, infatti, la Corte EDU valuta essenzialmente se un dato comportamento è suscettibile di ledere irreversibilmente dei diritti tutelati dalla CEDU. È altrettanto vero, però, che non si può certo sostenere che un diritto di sbarco discenda direttamente ed incondizionatamente dalla CEDU. In tal caso, infatti, la decisione della Corte EDU sarebbe stata ben altra, e ciò anche in sede di provvedimenti d’urgenza. D’altronde, nel caso di specie, si tratterebbe di far discendere un obbligo a carico di uno specifico Stato costiero, l’Italia, sulla base di una valutazione discrezionale operata da un comandante. È evidente, infatti, che la scelta del comandante della Sea Watch 3 di disattendere le istruzioni delle autorità libiche dirigendosi verso le coste italiane senza un coordinamento delle autorità italiane, e di stazionare per diversi giorni ai margini delle relative acque territoriali, è stata una decisione del tutto autonoma, fondata più su convincimenti personali che su reali basi normative. E ciò risulta ancor più vero dopo che lo stesso Consiglio Europeo in un documento ufficiale del 28 giugno 2018<sup>16</sup> ha pienamente riconosciuto le competenze libiche in materia s.a.r. diffidando tutte le imbarcazioni dall’interferire con le operazioni della guardia costiera libica.

Con tali considerazioni si è cercato di rappresentare, seppur sinteticamente, la complessità dei problemi che si agitano dietro la questione dello sbarco. E proprio su tale complesso quadro normativo-giurisprudenziale la Suprema Corte era stata chiamata ad intervenire. Ovviamente, non si pretendeva che la Corte trovasse la quadratura del cerchio sia perché ciò va oltre i suoi compiti (dal momento che la questione coinvolge diversi livelli di legislazione e giurisdizione) sia perché è assai probabile che una vera e propria quadratura del cerchio non sia possibile. È evidente, infatti, che il quadro di riferimento rimane lacunoso e contraddittorio e dunque aperto a più soluzioni. Pertanto, l’approccio casistico appare allo stato attuale quello più facilmente utilizzabile. Tuttavia, ci si aspettava, questo sì, una più coraggiosa presa di posizione da parte del giudice di legittimità. Ma forse – va detto – i tempi non sono ancora maturi.

---

<sup>15</sup> <https://hudoc.echr.coe.int/eng-press#%7B%22itemid%22:%5B%22003-6443361-8477507%22%5D%7D>

<sup>16</sup> <https://www.consilium.europa.eu/media/35947/28-euco-final-conclusions-it.pdf>  
<https://www.analisdifesa.it/2018/06/verso-il-rafforzamento-delle-capacita-di-ricerca-e-soccorso-sar-libiche>





Per il momento, la Suprema Corte si è sostanzialmente sottratta al dibattito: da un lato ha avallato l'*escamotage* interpretativo ideato dal G.i.p., dall'altro si è trincerata dietro una comoda dichiarazione di inammissibilità lasciando irrisolti tutti i principali nodi. La questione, dunque, ben lungi dall'essere stata affrontata, è stata piuttosto elusa. In conclusione, il pronunciamento della Corte risulta nel complesso assai deludente: la Cassazione ha "deciso di non decidere". In tal modo, la decisione è solo differita al prossimo caso.