



CAMMINO DIRITTO

Rivista di informazione giuridica
<https://rivista.camminodiritto.it>



IL DECRETO SICUREZZA BIS IN SINTESI

Le novità introdotte dal decreto legge n. 53 del 2019 recante "Disposizioni urgenti in materia di ordine e sicurezza pubblica"

di **Armando Iadevaia**

IUS/17 - DIRITTO PENALE

Articolo divulgativo - ISSN 2421-7123

Direttore responsabile

Raffaele Giaquinto

Publicato, Giovedì 5 Dicembre 2019

E' stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale n. 138 del 14 giugno 2019 il decreto-legge, n. 53, recante "Disposizioni urgenti in materia di ordine e sicurezza pubblica", meglio noto come decreto Sicurezza- Bis, approvato dal Consiglio dei Ministri l'11 giugno 2019 su proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri Giuseppe Conte e dell'allora Ministro dell'interno Matteo Salvini.

Il 5 agosto il Senato della Repubblica ha intrapreso il voto di fiducia che il governo aveva posto sul cosiddetto decreto sicurezza-bis, la riforma su soccorso in mare e ordine pubblico approvata dall'esecutivo il 15 giugno. La normativa era stata approvata dalla Camera dei deputati il 24 luglio e doveva essere tramutata in legge entro il 13 agosto. La fiducia è pervenuta ben presto con 160 voti favorevoli, 57 contrari e 21 astenuti. A favore Lega e Movimento 5 stelle, mentre si sono astenuti Fratelli d'Italia e Forza Italia. Entrambi i partiti avevano espresso parere favorevole alla misura, ma non hanno votato la fiducia al governo. L'opposizione ha contestato la disciplina normativa che era stata al centro di una campagna di proteste anche da parte di associazioni, sindacati e volontari con lo slogan "La disumanità non può diventare legge".

Passando ad una esegesi del testo normativo, esso si compone di diciotto articoli che intervengono a contrastare il fenomeno dell'immigrazione illegale, a rafforzare l'azione amministrativa a sostegno delle politiche di sicurezza e a reprimere la lotta alla violenza in occasione di manifestazioni sportive.

In relazione alle **misure poste a tutela dell'ordine e della sicurezza pubblica e in materia di immigrazione**, emerge l'attribuzione al Ministro dell'interno, in qualità di Autorità nazionale di pubblica sicurezza, nell'esercizio delle funzioni di coordinamento dei controlli sulla frontiera marittima e terrestre dello Stato, nonché nel rispetto degli obblighi internazionali, il potere di limitare o vietare l'ingresso, il transito o la sosta di navi nel mare territoriale, con l'eccezione del naviglio militare e delle navi in servizio governativo non commerciale, per motivi di ordine e di sicurezza pubblica. Inoltre il medesimo Ministro è abilitato, in una specifica prospettiva di prevenzione, ad impedire il cosiddetto "passaggio pregiudizievole" o "non inoffensivo" di una nave, qualora la stessa risulti impegnata in una delle attività previste dalla Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare di Montego Bay – UNCLOS, ossia il carico o lo scarico di materiali, valuta o persone in violazione delle leggi e dei regolamenti doganali, fiscali, sanitari o di immigrazione vigenti.

I provvedimenti limitativi o impeditivi, tuttavia, devono essere adottati di concerto col Ministro della difesa e con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, secondo le rispettive competenze, e dovrà esserne data informazione al Presidente del Consiglio dei Ministri.

Novellando il Testo unico delle leggi sull'immigrazione, l'articolo 12 del decreto legislativo 25 luglio 1998, n. 286 è stato arricchito del comma 6 bis, il quale si occupa delle sanzioni previste per le violazioni degli ordini o dei divieti predisposti in materia di immigrazione clandestina. In particolare, è stato previsto che in ipotesi di inosservanza, da parte del comandante della nave dei divieti, e delle limitazioni imposti, questi è tenuto al pagamento di una sanzione amministrativa tra un minimo di 10.000 euro a un massimo di 50.000, fatta salva l'applicabilità di eventuali sanzioni penali. In ipotesi di reiterazione della violazione, posta in essere mediante l'utilizzo della stessa nave, trova applicazione, inoltre, la sanzione accessoria della confisca amministrativa con sequestro cautelare immediato. "La responsabilità solidale di cui all'articolo 6 della legge 24 novembre 1981, n. 689, si estende all'armatore della nave. E' sempre disposta la confisca della nave utilizzata per commettere la violazione, procedendosi immediatamente a sequestro cautelare. A seguito di provvedimento definitivo di confisca, sono imputabili all'armatore e al proprietario della nave gli oneri di custodia delle imbarcazioni sottoposte a sequestro cautelare".

Alle fattispecie associative realizzate al fine di favorire l'immigrazione clandestina, viene estesa la competenza delle procure distrettuali e la disciplina delle intercettazioni preventive.

In una logica di potenziamento della sicurezza pubblica, il testo introduce inoltre misure volte a favorire l'attività di cooperazione internazionale di polizia nel campo delle operazioni sotto copertura e chiarisce che la comunicazione, da parte dei titolari di strutture ricettive (hotel, B&B, ecc.), degli immigrati irregolari alloggiati per un solo giorno, vada effettuata alle questure con immediatezza.

Nell'assicurare un'efficace risposta punitiva si è inteso implementare il personale organico, fino ad un massimo di 800 unità, assunto con contratti a tempo determinato di durata annuale.

La Sea Watch 3 è stata la prima nave, tra le ONG, destinataria del provvedimento di divieto di ingresso, transito e sosta nelle acque territoriali italiane, in conformità a quanto previsto nel decreto stesso. Ciò nonostante, com'è noto, il capitano della nave Carola Rackete ha violato detto provvedimento, con la motivazione di portare al sicuro le persone a bordo, in condizioni precarie ormai da molti giorni.

Taluni dubbi di legittimità costituzionale ha sollevato la disposizione di nuovo conio di cui all'art. 12 co.6 bis del T.u. in materia di immigrazione, in base alla quale il ministro dell'Interno, di concerto con quello dei Trasporti e della Difesa, dispone del potere di

chiudere le acque italiane alle navi che effettuano soccorsi in mare di stranieri irregolari.

Secondo autorevoli commentatori, la normativa in esame finisce per considerare il salvataggio in mare dei profughi come una forma intenzionale di trasporto di tali persone per favorirne l'ingresso illegale sul territorio nazionale. Il suddetto automatismo, che configura una sorta di presunzione di colpevolezza a carico delle navi che soccorrono i naufraghi, comporta che il loro passaggio in acque italiane diviene "non inoffensivo", ai sensi dell'art. 19, comma 2, lettera g), della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, o comunque tale da mettere a rischio "ordine e sicurezza pubblica": pertanto, in applicazione del decreto richiamato, esso può essere vietato dal ministro dell'Interno.

In data 02.07.2019, il G.I.P. del Tribunale di Agrigento, nella persona del giudice dott.ssa Alessandra Vella, con ordinanza respingeva la richiesta di convalida di arresto e l'applicazione della misura cautelare del divieto di dimora nella provincia di Agrigento, a carico di Carola Rackete, comandante della motonave "Sea Watch 3", imputata dei reati di "Resistenza o violenza contro nave da guerra" ex art. 1100 cod. nav. e di "Resistenza a un pubblico ufficiale" ex art. 337 c.p.^[1].

In punto di diritto, il Giudice ha escluso la sussistenza dell'ipotesi di cui all'art. 1100 Codice Navigazione sulla base del fatto che «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 una autorità consolare mentre in questo caso la nave della Guardia di Finanza operava in acque territoriali, all'interno del Porto di Lampedusa».

Quanto alla contestazione di cui all'art. 337 c.p. – si legge nell'ordinanza – «il fatto deve essere di molto dimensionato rispetto alla prospettazione accusatoria», risultando «scriminato, ai sensi dell'art. 51 c.p., per avere l'indagata agito in adempimento di un dovere: l'attività del capitano della Sea Watch 3, di salvataggio in mare di soggetti naufraghi, deve, infatti, considerarsi adempimento degli obblighi derivanti dal quadro normativo».

Il potere di limitare l'ingresso degli stranieri in acque territoriali risulta, inoltre, ridimensionato da alcune disposizioni di rango superiore. In base all'art. 10 della Costituzione "l'ordinamento giuridico italiano si conforma alle norme del diritto internazionale generalmente riconosciute"; tra queste rientrano quelle poste dagli accordi internazionali in vigore in Italia, le quali, in base al principio fondamentale pacta sunt servanda, assumono un carattere di sovraordinazione rispetto alla disciplina interna ai sensi dell'art. 117 Cost., secondo cui "la potestà legislativa è esercitata nel rispetto, tra l'altro, dei vincoli derivanti dagli obblighi internazionali".

A livello sovranazionale, va fatto riferimento alla Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare di Montego Bay del 10 dicembre 1982 (c.d. UNCLOS – United Nations Convention of the law of the sea), ratificata e resa esecutiva in Italia con Legge 2 dicembre 1994, n. 689.

L'art. 98 della Convenzione UNCLOS^[2] impone al comandante di una nave di prestare assistenza a chiunque si trovi in pericolo in mare, nonché di recarsi il più presto possibile in soccorso delle persone in difficoltà qualora venga informato che detti soggetti abbiano bisogno di assistenza, nei limiti della ragionevolezza dell'intervento. Anche la Convenzione cd. SOLAS firmata a Londra nel 1974 e resa esecutiva in Italia con Legge 23 maggio 1980, nr. 313 (e successivi emendamenti) impone al comandante della nave di prestare assistenza alle persone che si trovino in pericolo. Va considerata, infine, la Convenzione SAR (Search and Rescue) – Convenzione sulla ricerca e il soccorso in mare, adottata ad Amburgo il 27 aprile 1979 e resa esecutiva in Italia con Legge 3 aprile 1989, n. 47. Tale Convenzione, riguardante la ricerca e il salvataggio marittimo, si fonda sul principio della cooperazione internazionale e stabilisce che il riparto delle zone di ricerca e salvataggio avvenga d'intesa con gli altri Stati interessati.

Tale ricognizione dimostra chiaramente come, a fronte della necessità di porre al riparo persone vulnerabili, eventuali finalità previste da altre norme passino necessariamente in secondo piano^[3].

Ulteriori obblighi sono precisati dalla Convenzione internazionale per la sicurezza della vita in mare (SOLAS)^[4] e nella Convenzione internazionale sulla ricerca e il soccorso in mare (SAR). Quest'ultima, in particolare, con riguardo alle attività di ricerca e soccorso, afferma che “i soggetti interessati devono assicurarsi che l'assistenza sia fornita a qualsiasi persona in difficoltà in mare, e ciò a prescindere dalla nazionalità o dallo status di tale persona o dalle circostanze in cui la stessa si trova”; e che le operazioni di soccorso e assistenza dei naufraghi si concludono solo con il loro sbarco in un porto sicuro.

Quanto esposto rende palese che la tutela della vita umana – richiamata anche all'art. 6 della Convenzione internazionale sui diritti civili e politici - prevale su qualunque tipo di regolamentazione o di decisione politica o amministrativa tesa a qualsivoglia obiettivo diverso.

Ancora, l'art. 18 U.N.C.L.O.S. contempla la possibilità del passaggio di navi all'interno delle acque territoriali di uno Stato in casi specifici. Al comma 2, è stabilita una deroga alla nozione di passaggio, da intendersi normalmente come "continuo e rapido", oltre che "inoffensivo", consentendo la fermata e l'ancoraggio "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"^[5].

Inoltre l'art. 19 U.N.C.L.O.S., specifica il concetto di "passaggio inoffensivo", tipizzando una serie di situazioni nelle quali il passaggio non possa considerarsi tale^[6].

Merita particolare rilievo, la menzione operata dal G.I.P., delle "Linee Guida sul Trattamento delle Persone in Mare"^[7] emesse congiuntamente dall'I.M.O.^[8] e dall'U.N.H.C.R.^[9] prevedono anche degli emendamenti alla convenzione S.O.L.A.S. III, inclusa una norma riguardante i porti sicuri. Proprio a proposito di tali porti, occorre chiarire le caratteristiche dei porti sicuri. Si possono definire tali in presenza delle seguenti caratteristiche: un posto dove i naufraghi sono considerati al sicuro, dove i basilari necessità umane sono garantite (cibo, riparo e cure mediche), dove è possibile il trasporto verso una destinazione finale^[10]. Una nave non può essere la destinazione finale, ma i naufraghi devono essere fatti sbarcare^[11]. Lo sbarco di naufraghi in zone dove non vi è il rispetto dei diritti umani è da evitare, in particolar modo quando i naufraghi siano rifugiati^[12].

Stando al Rapporto UNHCR "Desperate and Dangerous: Report on the human rights situation of migrants and refugees in Libya", 18 December 2018, pag. 28, la Libia e la Tunisia non possono essere considerate un porto sicuro in quanto: "Migrants and refugees are subjected to extreme violence, at times on camera, as their relatives watch in agony. Most frequently described methods include beatings with various objects, suspension from bars, pouring petrol, boiling water or chemicals on victims' bodies, electric shocks, stabbing, pulling nails, application of heated metals to flesh, and shootings, particularly the legs", o ancora "...Migrant and refugee accounts consistently demonstrate how smugglers and traffickers, who control the movement of people through Libya, exhibit blatant disregard for their lives, either deliberately shooting them, torturing them to death in an attempt to extort money from their families, or leaving them to die from starvation or medical neglect"^[13].

La Tunisia, invece, per quanto non versi in uno stato di perenne guerriglia come la Libia, non assicura sufficienti garanzie di sicurezza. Per quanto riguarda Malta, come il G.I.P. ha sottolineato, lo Stato non ha ratificato le modifiche del 2006 alla Convenzione S.A.R. Ad ogni modo, Malta non rileva nel caso in esame, in quanto non sarebbe comunque stato il porto più vicino.

In conclusione, la lotta contro il traffico di migranti, cui il decreto sicurezza bis è finalizzato, non può costituire motivo per ostacolare operazioni di soccorso in mare, ossia scalfire gli obblighi in materia di diritti umani stabiliti dalle convenzioni sopra richiamate.

Conseguentemente, nel caso in esame, la condotta del comandante Rackete è stata reputata dal G.I.P. posta in essere nell'esercizio di un dovere, ossia di quello scaturente tanto dalle normative internazionali sul salvataggio in mare, tanto dalla normativa nazionale.

La vicenda in esame, lungi dal rilevare sul piano esclusivamente giuridico, rappresenta lo scontro tra due fazioni politiche contrapposte.

Il decreto sicurezza bis è intervenuto su un cospicuo numero di materie tra loro eterogenee. A titolo di completezza, si riportano gli ulteriori aspetti toccati dalla riforma.

In relazione alle **manifestazioni sportive**, invece, il legislatore ha previsto l'incremento della durata del DASPO che, per i recidivi, passa dal minimo di sei al massimo di dieci anni rispetto agli attuali cinque e otto anni. Coloro che violano il divieto, sono assoggettati ad un ulteriore incremento di durata della misura che è elevato dagli attuali otto a dieci anni.

Si assiste, inoltre, ad un ampliamento delle ipotesi di fermo di indiziato ai reati posti in essere in occasione, o delle manifestazioni sportive e, si rende permanente la disciplina dell'arresto differito per alcuni reati commessi in occasione o a causa di manifestazioni sportive. Il legislatore è intervenuto a modificare gli artt. 77 co 1 del codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, di cui al decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159.

In tal senso, si spiega altresì l'introduzione in seno all'articolo 131-bis, secondo comma, del seguente periodo: "L'offesa non può' altresì' essere ritenuta di particolare tenuità quando si procede per delitti, puniti con una pena superiore nel massimo a due anni e sei mesi di reclusione, commessi in occasione o a causa di manifestazioni sportive ovvero nei casi di cui agli articoli 336, 337 e 341-bis, quando il reato è commesso nei confronti di un pubblico ufficiale nell'esercizio delle proprie funzioni".

Sono state ampliate, inoltre, il novero delle sanzioni per la rivendita abusiva di titoli di accesso alle manifestazioni sportive, sopprimendo ogni riferimento ai luoghi di vendita, così da ricomprendere ogni condotta di vendita non autorizzata, pure se posta in essere attraverso mezzi telematici. In tale prospettiva, il legislatore ha inteso ridimensionare il fenomeno noto come "bagarinaggio".

È stata differita al 31 dicembre 2019 la scadenza per l'adozione, da parte dell'esecutivo, del regolamento preordinato ad individuare le modalità di attuazione dei principi del

Codice in materia di protezione dei dati personali in tema di trattamento dei dati effettuato per le finalità di polizia dal Centro elaborazioni dati del Dipartimento della pubblica sicurezza. Del pari, è prorogato al 31 dicembre 2019, il termine di applicazione delle norme in materia di intercettazioni introdotte dal D.Lgs. 29 dicembre 2017, n. 216.

Note

^[1] Art. 1100 cod. nav.: “Il comandante o l'ufficiale della nave, che commette atti di resistenza o di violenza contro una nave da guerra nazionale, è punito con la reclusione da tre a dieci anni. La pena per coloro che sono concorsi nel reato è ridotta da un terzo alla metà”.

Art. 337 c.p.: “Chiunque usa violenza o minaccia per opporsi a un pubblico ufficiale o ad un incaricato di un pubblico servizio, mentre compie un atto di ufficio o di servizio, o a coloro che, richiesti, gli prestano assistenza, è punito con la reclusione da sei mesi a cinque anni”.

^[2] Art. 98 della Convenzione di Montego Bay recita che “Ogni Stato deve esigere che il comandante di una nave che batte la sua bandiera, nella misura in cui gli sia possibile adempiere senza mettere a repentaglio la nave, l'equipaggio o i passeggeri: 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; c) presti soccorso, in caso di abbordo, all'altra nave, al suo equipaggio e ai suoi passeggeri e, quando è possibile, comunichi all'altra nave il nome della propria e il porto presso cui essa è immatricolata, e qual è il porto più vicino presso cui farà scalo. 2. Ogni Stato costiero promuove la costituzione e il funzionamento permanente di un servizio adeguato ed efficace di ricerca e soccorso per tutelare la sicurezza marittima e aerea e, quando le circostanze lo richiedono, collabora a questo fine con gli Stati adiacenti tramite accordi regionali”.

^[3] E. De Marchi, Brevi considerazioni sull'ordinanza del G.I.P. di Agrigento nel caso Sea Watch 3, in *Giurisprudenza penale*

^[4] La Convenzione SOLAS definisce anche gli obblighi che gravano in capo al comandante della nave e segnatamente al Capitolo V, Regola 10, "Segnali di pericolo. Obblighi e norme": a) Il comandante di una nave in navigazione che riceve un segnale, da qualsiasi provenienza, indicante che una nave o un aereo o i loro natanti di salvataggio si trovano in pericolo, è obbligato a recarsi a tutta velocità al soccorso delle persone in pericolo informandole, se possibile, di quanto sta facendo. Se non può farlo, o, nelle circostanze

speciali in cui si trova, giudica non ragionevole né necessario andare in loro soccorso, egli deve riportare sul giornale di bordo le ragioni che lo hanno indotto a non recarsi a soccorrere le persone in pericolo. b) Il comandante di una nave in pericolo, dopo aver consultato, per quanto possibile, i comandanti delle navi che hanno risposto alla sua chiamata di soccorso, ha diritto di requisire quella o quelle di dette navi che egli considera più idonee a portargli aiuto, ed è obbligo del comandante o dei comandanti della nave o delle navi requisite di sottostare alla requisizione continuando a recarsi a tutta velocità in soccorso delle persone in pericolo. c) Il comandante di una nave resta liberato dall'obbligo imposto dal paragrafo a) della presente Regola non appena viene a conoscenza che una o più navi, esclusa la sua, sono state requisite e sottostanno alla requisizione. d) Il comandante di una nave resta liberato dall'obbligo imposto dal paragrafo a) della presente Regola e, se la sua nave è stata requisita, dall'obbligo imposto dal paragrafo b) della presente Regola, se viene informato dalle persone in pericolo o dal comandante di un'altra nave che ha raggiunto tali persone che l'assistenza non è più necessaria. e) Le disposizioni della presente Regola non pregiudicano la Convenzione internazionale per l'unificazione di alcune Regole riguardanti l'assistenza ed il salvataggio in mare firmata a Bruxelles il 23 settembre 1910, particolarmente per quanto si riferisce all'obbligo di portare soccorso, imposto dall'articolo 11 di detta Convenzione.

[5] Per "passaggio" ex art. 18 U.N.C.L.O.S. 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. 2. 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.

[6] Articolo 19 U.N.C.L.O.S. "1. Il passaggio è inoffensivo fintanto che non arreca pregiudizio alla pace, al buon ordine e alla sicurezza dello Stato costiero. Tale passaggio deve essere eseguito conformemente alla presente Convenzione e alle altre norme del diritto internazionale. 2. Il passaggio di una nave straniera è considerato pregiudizievole per la pace, il buon ordine e la sicurezza dello Stato costiero se, nel mare territoriale, la nave è impegnata in una qualsiasi delle seguenti attività: a) minaccia o impiego della forza contro la sovranità, l'integrità territoriale o l'indipendenza politica dello Stato costiero, o contro qualsiasi altro principio del diritto internazionale enunciato nella Carta delle Nazioni Unite; b) ogni esercitazione o manovra con armi di qualunque tipo; c) ogni atto inteso alla raccolta di informazioni a danno della difesa o della sicurezza dello Stato costiero; d) ogni atto di propaganda diretto a pregiudicare la difesa o la sicurezza dello Stato costiero; e) il lancio, l'appontaggio o il recupero di aeromobili; f) il lancio, l'appontaggio o il recupero di apparecchiature militari; g) il carico o lo scarico di

materiali, valuta o persone in violazione delle leggi e dei regolamenti doganali, fiscali, sanitari o di immigrazione vigenti nello Stato costiero; h) inquinamento intenzionale e grave, in violazione della presente Convenzione; i) attività di pesca; j) la conduzione di ricerca scientifica o di rilievi; k) atti diretti a interferire con i sistemi di comunicazione o con qualsiasi altra attrezzatura o installazione dello Stato costiero; l) ogni altra attività che non sia in rapporto diretto con il passaggio. ^[7] RESOLUTION MSC.167 (78), adopted on 20 May 2004, GUIDELINES ON THE TREATMENT OF PERSONS RESCUED AT SEA. ^[8] International Maritime Organization ^[9] United Nations High Commissioner for Refugees

^[10] Place of safety 6.12 A place of safety (as referred to in the Annex to the 1979 SAR Convention, paragraph 1.3.2) is a location where rescue operations are considered to terminate. It is also a place where the survivors' safety of life is no longer threatened and where their basic human needs (such as food, shelter and medical needs) can be met. Further, it is a place from which transportation arrangements can be made for the survivors' next or final destination

^[11]Parag. 6.13 An assisting ship should not be considered a place of safety based solely on the fact that the survivors are no longer in immediate danger once aboard the ship. An assisting ship may not have appropriate facilities and equipment to sustain additional persons on board without endangering its own safety or to properly care for the survivors. Even if the ship is capable of safely accommodating the survivors and may serve as a temporary place of safety, it should be relieved of this responsibility as soon as alternative arrangements can be made. 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

^[12] 6.17 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

^[13] Migranti: “Ue, non li rimandiamo in Libia, là situazione inumana”, Link.