



CAMMINO DIRITTO

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



CASO SEA WATCH 3: LE MOTIVAZIONI DELLA CASSAZIONE

Breve analisi delle motivazioni della Corte di Cassazione sul caso Carola Rackete che ha stabilito che "non può essere qualificato "luogo sicuro" una nave in mare che, oltre ad essere in balia degli eventi metereologici avversi, non consente il rispetto dei diritti fondamentali delle persone soccorse. Né può considerarsi compiuto il dovere di soccorso con il salvataggio dei naufraghi sulla nave e con la loro permanenza su di essa, poiché tali persone hanno diritto a presentare domanda di protezione internazionale secondo la Convenzione di Ginevra del 1951, operazione che non può certo essere effettuata sulla nave. "Corte di Cassazione 20 febbraio 2020 n. 6626

di **Ilaria Taccola**

IUS/17 - DIRITTO PENALE

Articolo divulgativo - ISSN 2421-7123

Direttore responsabile

Raffaele Giaquinto

Pubblicato, Lunedì 24 Febbraio 2020

In data 20 febbraio 2020, la Corte di Cassazione ha depositato le motivazioni della sentenza sul caso Carola Rackete, rigettando il ricorso della Procura avverso l'ordinanza del Giudice per le indagini preliminari di Agrigento.

Cercando di ripercorrere brevemente la vicenda^[1], la capitana della Sea Watch 3 Carola Rackete era stata arrestata in flagranza di reato per **resistenza o violenza contro nave da guerra ex art. 1100 cod. nav. e resistenza a pubblico ufficiale ex art. 337 c.p., per i fatti commessi in Lampedusa il 29 giugno 2019**, ma il Giudice per le indagini preliminari di Agrigento con l'ordinanza del 2 luglio 2019 non ha convalidato l'arresto eseguito dalla Guardia di Finanza e ha anche rigettato la richiesta di applicazione della misura cautelare del divieto di dimora in provincia di Agrigento, sostenendo che non si potesse configurare il primo reato, poiché la motovedetta della guardia di Finanza non era una nave da guerra e ritenendo, invece, per il secondo reato, che la condotta della capitana fosse scriminata dall'art. 51 c.p., ossia dalla causa di giustificazione per adempimento di dovere, in questo caso il dovere di soccorso dei migranti.

In seguito, la Procura ha ricorso in Cassazione per l'annullamento della citata ordinanza sostenendo che innanzitutto il giudice per le indagini preliminari di Agrigento avesse errato nel suo sindacato visto che si sarebbe dovuto limitare alla valutazione sulla sussistenza dei presupposti per l'arresto in flagranza, evitando quindi un giudizio di merito sulla responsabilità penale dell'indagata. Pertanto, secondo la Procura ricorrente il Gip di Agrigento avrebbe superato i limiti del suo sindacato, avendo ritenuto sussistente la scriminante ex art. 51 c.p., poiché giudice della convalida dovrebbe unicamente effettuare un controllo sulla ragionevolezza

Inoltre, secondo la Procura il Gip di Agrigento avrebbe anche valutato erroneamente i presupposti per il reato ex art. 1100 cod. nav., essendo la motovedetta della guardia di Finanza una nave da guerra, requisito essenziale per l'applicazione del suddetto reato.

Tuttavia, come si legge nella sentenza, la Corte di Cassazione ha rigettato il ricorso affermando che innanzitutto il giudice della convalida deve effettuare una verifica ex ante per valutare la sussistenza dei presupposti legittimanti la misura precautelare, ossia l'arresto in flagranza, tenendo conto quindi della situazione conosciuta e conoscibile da parte della polizia giudiziaria al momento dell'esecuzione della misura, escludendo quindi le informazioni successive con l'eccezione delle dichiarazioni dell'arrestato.

Si deve dedurre che la convalida dell'arresto si sostanzia in giudizio sul passato e che quindi per la richiesta di applicazione della misura cautelare occorra un autonomo provvedimento che giustifichi la limitazione della libertà personale.

Nel caso specifico, il Gip di Agrigento ha ritenuto di non convalidare l'arresto per i reati contestati e contemporaneamente ha rigettato la richiesta della misura cautelare per assenza dei gravi indizi di colpevolezza. Pertanto, per quanto riguarda la motivazione in merito alla mancata convalida dell'arresto il Gip ha affermato per quanto riguarda il primo reato che non si trattasse di una nave da guerra e ha ritenuto, invece, per il secondo reato sussistente la causa di giustificazione per adempimento di un dovere ex art. 51 c.p.

Nello specifico, la Corte di Cassazione sostiene che ai sensi dell'art. 385 c.p. non si possa procedere all'arresto in flagranza quando la causa di giustificazione appaia verosimilmente esistente. In particolare, il termine "appaia" deve essere interpretato nel senso che la causa di giustificazione o la causa di non punibilità sia ragionevolmente esistente e non che sia evidente. Al contrario, secondo la Procura tale causa di giustificazione non sarebbe per nulla evidente visto che il Gip ha dovuto utilizzare ben dieci pagine per motivare la sussistenza dell'adempimento di un dovere. Ma tale motivazione non appare convincente, poiché ai sensi dell'art. 273 c.p.p. per accertare che sia presente una causa di giustificazione in sede di adozione di una misura cautelare è sufficiente che sussista un rilevante grado di probabilità che il fatto sia stato compiuto in presenza di scriminate.

Nel caso in esame, la Corte di Cassazione ha rigettato la tesi avanzata dalla Procura per cui la condotta della capitana della Sea Watch 3 sarebbe scriminata solo per quanto riguarda il salvataggio dei naufragi e non per la seconda parte della condotta, ossia l'attracco nel porto di Lampedusa in violazione dell'ordine imposto dalle autorità italiane, poiché il place of safety (il luogo sicuro) sarebbe già la nave e non il porto di Lampedusa.

In altri termini, secondo la tesi del ricorrente, il dovere di soccorso dei naufragi imposto dalla norma di diritto internazionale consuetudinaria, direttamente applicabile nell'ordinamento interno, in forza del disposto di cui all'art. 10, primo comma Costituzione e dagli obblighi internazionali imposti dalle Convenzioni internazionali richiamate dal Gip di Agrigento^[2], in particolare la Convenzione internazionale SAR di Amburgo; non coprirebbe anche l'attracco in un porto, poiché i migranti erano già al sicuro a bordo della nave.

La Corte di Cassazione sconfessa tale ragionamento, ritenendo invece che in base alle convenzioni internazionali, interpretando la definizione di POS (place of safety), quest'ultimo non possa essere una nave, ma il porto e che quindi la capitana abbia adempiuto correttamente al suo dovere che non poteva ritenersi concluso con il salvataggio dei naufragi, ma doveva necessariamente addivenire allo sbarco in un luogo sicuro.

Invero, leggendo le Linee guida sul trattamento delle persone soccorse in mare allegate alla Convenzione SAR, si deduce che un luogo sicuro è quel posto dove le operazioni di soccorso sono concluse, dove le necessità umane primarie sono soddisfatte e dove può essere organizzato il trasporto nella destinazione finale o vicina. Infatti, si legge nelle citate linee guida che “un luogo sicuro è una località dove le operazioni di soccorso si considerano concluse; dove la sicurezza dei sopravvissuti o la loro vita non è più minacciata; le necessità umane primarie (come cibo, alloggio e cure mediche) possono essere soddisfatte; e può essere organizzato il trasporto dei sopravvissuti nella destinazione vicina o finale”.

Di conseguenza, la Corte di Cassazione ha affermato che **“non può quindi essere qualificato “luogo sicuro”, per evidente mancanza di tale presupposto, una nave in mare che, oltre ad essere in balia degli eventi metereologici avversi, non consente il rispetto dei diritti fondamentali delle persone soccorse. Né può considerarsi compiuto il dovere di soccorso con il salvataggio dei naufraghi sulla nave e con la loro permanenza su di essa, poiché tali persone hanno diritto a presentare domanda di protezione internazionale secondo la Convenzione di Ginevra del 1951, operazione che non può certo essere effettuata sulla nave. “**

Per quanto riguarda l’esclusione del reato ex art. 1100 cod. nav. la Corte di Cassazione accoglie l’interpretazione del Gip di Agrigento, poiché è vero che la motovedetta della guardia di finanza può essere qualificata come nave da guerra ma devono sussistere dei requisiti ai sensi dell’art. 239 ^[3]D.lgs. 15 marzo 2010, n. 66 Codice dell’ordinamento militare, uno tra questi non è stato provato nel caso concreto, ossia che la motovedetta fosse stata comandata da “un Ufficiale di Marina al servizio dello stato e iscritto nell’apposito ruolo degli Ufficiali o in documento equipollente”

Infatti, la Guardia di Finanza fa parte delle forze armate anche se dipende dal Ministero dell’Economia e delle Finanze, ma per poter essere qualificata come nave da guerra doveva sussistere i requisiti citati dall’art. 239 d.lgs. 15 marzo 2010, n. 66 e nel caso specifico mancava la prova del comando da parte di un ufficiale, visto che il maresciallo alla guida non può essere qualificato come ufficiale. Inoltre, la giurisprudenza citata dalla Procura era antecedente alle modifiche operate dal codice dell’ordinamento militare e non poteva essere presa in considerazione.

Si può concludere affermando che anche secondo la Corte di Cassazione la condotta della capitana della Sea Watch 3 è stata compiuta in adempimento del dovere di soccorso dei naufragi ex art. 51 c.p., un dovere imposto sia dalla nostra Costituzione ai sensi dell’art. 10 per quanto riguarda le norme consuetudinarie e dalle convenzioni internazionali citate.

Note e riferimenti bibliografici

[1] Sullo stesso argomento vedi anche Il caso Sea Watch 3 di Ettore Bruno, su camminodiritto.it

Il caso Sea Watch 3 e la recente ordinanza del GIP di Agrigento di Elena Crispino, su camminodiritto.it

L'ordinanza integrale del GIP di Agrigento su Carola Rackete e il caso Sea-Watch 3 a cura della Redazione, su camminodiritto.it

Caso Sea - Watch 3: la Procura di Agrigento ricorre in Cassazione a cura della Redazione, su camminodiritto.it

[2] Convenzione per la salvaguardia della vita umana in mare, SOLAS- Safety of Life at Sea, Londra, 1974, ratificata dall'Italia con la legge n. 313 del 1980; Convenzione SAR di Amburgo del 1979, resa esecutiva dall'Italia con la legge n. 147 del 1989 resa esecutiva con il D.P.R. n. 662 del 1994; Convenzione UNCLOS delle Nazioni Unite sul diritto del mare, stipulata a Montego Bay nel 1982 e recepita dall'Italia dalla legge n. 689 del 1994.

[3] art. 230 codice dell'ordinamento militare "Sono navi militari quelle che hanno i seguenti requisiti: a) sono iscritte nel ruolo del naviglio militare, classificate, per la Marina militare, in base alle caratteristiche costruttive e d'impiego, in navi di prima linea, navi di seconda linea e naviglio specialistico e collocate nelle categorie e nelle posizioni stabilite con decreto del Ministro della difesa; b) sono comandate ed equipaggiate da personale militare, sottoposto alla relativa disciplina; e) recano i segni distintivi della Marina militare o di altra Forza armata o di Forza di polizia a ordinamento militare."
