



Tribunale di Brindisi
Sezione civile

Il Tribunale di Brindisi, in composizione monocratica, in persona del Giudice, Roberta Marra, ha emesso la seguente

ORDINANZA

nella causa iscritta al n. R.G., avente ad oggetto “ricorso in opposizione a fermo amministrativo di nave”

tra

Borromeo Leonardo, rappresentato e difeso dagli avv. Dario Belluccio, Francesca Cancellaro e Francesco Iacoviello;

nonchè

Karsten Hoyland, in qualità di legale rappresentante della Società Hoyland Offshore AS con sede legale in Austefijords 23, 5379, Steinsland, Norvegia, proprietario ed armatore della MN Ocean Viking di bandiera norvegese e **François Thomas**, in qualità di legale rappresentante pro tempore della SOS Mediterranee France, rappresentati e difesi dagli avv. Dario Belluccio e Francesca Cancellaro, tutti elettivamente domiciliati presso gli indicati indirizzi di posta elettronica certificata e presso lo studio legale dell’Avv. Dario Belluccio, a Bari, in Via Quintino Sella, n. 5, giusta procure in calce al presente atto;;

ricorrenti

e

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in persona del Ministro pro tempore – (C.F. 97532760580), **Ministero dell’Interno** in persona del Ministro pro tempore (C.F.: 97149560589); **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Capitaneria di Porto – Guardia Costiera di Brindisi**, in persona del legale rappresentante in carica (C.F.: 80001820747.); **Questura Brindisi** - in persona del Questore (C.F.: 80003970748); **Guardia di Finanza - Sezione Operativa Navale di Brindisi** – in persona del legale rappresentante in carica (C.F.:90011020592), rappresentati e difesi per legge dall’Avvocatura Distrettuale dello Stato di Lecce, C.F. (ADS80018710758), presso i cui uffici in Lecce, via F. Rubichi n.39, per legge domiciliario;

resistenti

lette le note depositate dalle parti, osserva quanto segue.

Il presente giudizio trae origine dal ricorso in opposizione avverso il provvedimento di fermo amministrativo e affidamento in custodia della nave Ocean Viking di cui al verbale di contestazione e notifica n. “PVC/01/24” UFFICIO NOSTROMI - Compamare Brindisi del 9.2.2024

e di ogni altro atto consequenziale e/o presupposto. I ricorrenti - capitano, proprietario, armatore, e noleggiatore dell'imbarcazione Ocean Viking, IMO n. 8506854, battente bandiera norvegese - hanno riferito di aver effettuato il 6 febbraio 2024 quattro operazioni di salvataggio nelle acque del Mar Mediterraneo; che la quarta sarebbe avvenuta in acque internazionali ed in area SAR libica, nel corso della quale, sul luogo dell'avvistamento, la nave avrebbe dovuto fronteggiare un motoscafo intento ad effettuare manovre aggressive e minacciose nei confronti propri e degli stessi migranti che quel motoscafo portava a bordo; ha aggiunto di avere avvertito della situazione tutte le competenti autorità prima di procedere alle operazioni di salvataggio. All'arrivo presso il porto di Brindisi, all'imbarcazione Ocean Viking è stata applicata dalla Questura di Brindisi, dalla Capitaneria di Porto e dalla Guardia di Finanza, la sanzione pecuniaria principale e quella accessoria del fermo amministrativo, ai sensi dagli artt. 1 comma 2-*sexies*, del decreto-legge 21 ottobre 2020, n. 130 e 214 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, per non avere osservato le indicazioni fornite dalla autorità competente per il coordinamento delle operazioni di soccorso, creando situazioni di pericolo; i ricorrenti, pagata la sanzione pecuniaria inflitta, hanno impugnato il verbale di fermo amministrativo e di affidamento in custodia dell'imbarcazione; ne hanno chiesto la sospensione *inaudita altera parte*, e, nel merito, hanno eccepito il difetto di competenza dell'autorità italiana sull'operazione di soccorso in oggetto, avvenuta in acque internazionali; hanno negato che essa abbia creato una situazione di pericolo "a bordo" della nave, (art. 1, comma 2-*bis*, lett. f)); hanno invocato lo "stato di necessità" che avrebbe imposto di portare a termine l'operazione di salvataggio, rilevando altresì la carenza di istruttoria da parte dell'Amministrazione prima dell'irrogazione della sanzione; hanno infine evidenziato il possibile contrasto fra la disposizione di diritto interno applicata dall'amministrazione ed il diritto internazionale consuetudinario e convenzionale che impone il salvataggio di vite in mare nonché l'obbligo di tutela della vita umana, sollecitando il Tribunale, per il caso in cui non fosse possibile fornire della disposizione una interpretazione costituzionalmente orientata, a sollevare questione di legittimità costituzionale della disposizione in oggetto.

Costituitesi in giudizio, le amministrazioni resistenti hanno chiesto, nel merito, il rigetto dell'opposizione, rilevando l'applicazione nel caso di specie della Convenzione di Amburgo, che, nel perseguire l'obiettivo della cooperazione internazionale fra le organizzazioni che partecipano alle operazioni di ricerca e soccorso, ha previsto l'adozione di un programma di integrazione dei piani nazionali per la gestione dei flussi migratori; in particolare hanno rilevato che la condotta della nave Ocean Viking, nell'operazione poi sanzionata, sarebbe stata inottemperante alle indicazioni pervenute dall'Autorità libica competente nel coordinamento delle operazioni di soccorso.

Il verbale di contestazione del fermo amministrativo è stato sospeso con decreto *inaudita altera parte*, provvedimento poi confermato a seguito dell'instaurazione del contraddittorio fra le parti.

Questo giudice, esaminati gli atti di causa e sentite le parti, dubita della legittimità costituzionale dell'art. 1, comma 2 *sexies* del D.L. 21 ottobre 2020, n. 130, convertito in legge 18 dicembre 2020, n. 173, come modificato dal D.L. 2 gennaio 2023, n. 1, convertito con modificazioni dalla l. 24 febbraio 2023, n. 15, nella parte in cui prevede che "(...) quando il comandante della nave o l'armatore non fornisce le informazioni richieste dalla competente autorità nazionale per la ricerca e il soccorso in mare nonché dalla struttura nazionale preposta al coordinamento delle attività di polizia di frontiera e di contrasto dell'immigrazione clandestina o non si uniforma alle loro indicazioni (...), alla contestazione della violazione consegue l'applicazione della sanzione amministrativa accessoria del fermo amministrativo per venti giorni

della nave utilizzata per commettere la violazione”, oltre alla sanzione amministrativa principale del pagamento di una somma da euro 2.000 a euro 10.000.

La questione di legittimità costituzionale appare rilevante. Nel verbale impugnato, è stata contestata al Comandante della nave “Ocean Viking” la violazione dell’art. 1, comma 2-*sexies* citato, “*in quanto non ha rispettato le indicazioni fornite dal competente centro per il soccorso marittimo nella cui area di responsabilità si è svolto l’evento. Specificamente è stato ravvisato il mancato rispetto della condizione posta dalla lettera f) del menzionato articolo 1, comma 2-bis, poiché in occasione delle operazioni di soccorso avvenute in acque SAR libiche il 06 febbraio 2024, non rispettava le indicazioni fornite dal competente Centro per il soccorso marittimo, concorrendo nel creare situazioni di pericolo*”. La ravvisata violazione ha comportato pertanto l’applicazione da parte dell’autorità amministrativa della sanzione pecuniaria, nonchè, in via automatica, di quella accessoria del fermo amministrativo.

L’applicazione nel giudizio *a quo* dell’art. 1, comma 2-*sexies*, impedisce infatti a questo giudice di valutare la congruità della sanzione del fermo impugnata dai ricorrenti: prevedendo che all’applicazione della sanzione pecuniaria “*segue*” automaticamente quella accessoria del fermo, è sottratta al giudicante la possibilità di valutare le circostanze di fatto e di diritto sulla cui base essa è stata applicata, al fine di proporzionarne l’entità.

Né appare d’altro canto percorribile una interpretazione costituzionalmente orientata della disposizione richiamata, posto che il tenore letterale della medesima non offre alcun margine interpretativo al giudicante.

Quanto alla non manifesta infondatezza e con specifico riguardo alla previsione della sanzione accessoria del fermo amministrativo, la disposizione appare censurabile in ragione dell’automatismo previsto dal legislatore nella sua applicazione. La sanzione del fermo è prevista, oltre che per quella contestata nel caso in esame (di cui all’art. 1, comma 2-*sexies*) anche per una molteplicità di condotte largamente eterogenee elencate all’art. 1, comma 2-*bis* (a titolo esemplificativo, quella della nave che non abbia operato in conformità alle certificazioni e ai documenti rilasciati dalle competenti autorità dello Stato di bandiera o che non si sia essere mantenuta conforme agli stessi ai fini della sicurezza della navigazione, della prevenzione dell’inquinamento, della certificazione e dell’addestramento del personale marittimo nonché delle condizioni di vita e di lavoro a bordo (lett. a); o ancora quella dell’omessa informazione alle persone prese a bordo della possibilità di richiedere la protezione internazionale e, in caso di interesse, a raccogliere i dati rilevanti da mettere a disposizione delle autorità (lett. b)).

Alla luce di tale eterogeneità delle fattispecie per le quali è prevista la medesima sanzione del fermo, sembra ancor più necessario che la norma incriminatrice preveda la possibilità per l’autorità giudiziaria investita della questione di graduarne l’applicazione, in ragione delle peculiarità del caso specifico, tanto al fine di salvaguardare i principi di individualizzazione e proporzionalità della pena¹.

¹ A partire dalle sentenze n. 67 del 1963 e n. 50 del 1980, l’“individualizzazione” della pena, finalizzata a tenere conto dell’effettiva entità della condotta posta in essere e della proporzionalità della sanzione imposta, costituisce attuazione e sviluppo di principi costituzionali, tanto di ordine generale (principio d’uguaglianza) quanto attinenti direttamente alla materia penale; essi, come è noto, possono analogicamente ritenersi applicabili nel caso di specie, sulla base del principio, affermato in particolare dalla giurisprudenza della Corte europea dei Diritti dell’Uomo EDU del carattere “sostanzialmente penale” delle “sanzioni amministrative punitive” (si richiamano, sul punto, a partire dalla sentenza Engel dell’8 giugno 1976, caso n. 5100/71, *ex plurimis*, la sentenza 26 marzo 1982, Adojf c. Austria, par. 30; sentenza 9 febbraio 1995, Welch c. Regno Unito, par. 27; sentenza 25 agosto 1987, Lutz c. Germania, par. 54; sentenza 21 febbraio 1984, Öztürk c. Germania, par. 50; 22 febbraio 1996, Putz v. Austria, par. 31; 21 ottobre 1997, Pierre-Bloch c. Francia, par. 54; sentenza 24 settembre 1997, Garyfallou AEBE c. Grecia, par. 32. Con riguardo alle sanzioni irrogate dalle Amministrazioni “italiane”, vanno ricordate le sentenze: 27 settembre 2011, caso n. 43509/08, Menarini c. Italia; 4

Nel caso di specie, la sanzione accessoria appare, peraltro, maggiormente afflittiva di quella principale, determinando a carico del comandante e dell'armatore della nave una rilevante lesione della propria sfera giuridica; molto più della sanzione pecuniaria, infatti, è il fermo dell'imbarcazione per venti giorni che maggiormente lede l'esercizio del diritto costituzionalmente tutelato e produce un rilevante danno economico al soggetto sanzionato.

L'art.1, comma 2-*sexies* si pone pertanto in contrasto con l'art. 3 Cost.: il trattamento sanzionatorio comune previsto per situazioni di fatto non omogenee appare infatti contrario al principio di ragionevolezza, la cui osservanza garantisce altresì l'adeguatezza della risposta punitiva ai casi concreti e quindi il carattere "*personale*" della responsabilità penale, nella prospettiva segnata dall'art. 27, primo comma; al contempo, la determinazione della pena può realizzare la sua finalità rieducativa (art. 27 Cost., terzo comma), nella materia penale come in quella amministrativa afflittiva, secondo i presupposti e i fini assegnati alla sanzione nel sistema costituzionale. Tanto è possibile solo laddove l'articolazione legale del sistema sanzionatorio renda possibile tale adeguamento individualizzato, proporzionale, delle pene inflitte con le sentenze di condanna, fornendo al giudice, nell'esercizio del suo apprezzamento, appropriati criteri di valutazione (C.Cost. n. 50/1980)², sul presupposto che "*l'attuazione di una riparatrice giustizia distributiva esige la differenziazione più che l'uniformità*" (C.Cost. n. 104 del 1968, richiamata da C.Cost. n. 50/1980).

Dubita altresì questo giudice della legittimità costituzionale dell'art. 1, comma 2-*sexies* anche con riguardo ai presupposti previsti per l'applicazione della sanzione accessoria, ovvero l'inottemperanza da parte del comandante della nave alle indicazioni fornite dal competente centro per il soccorso marittimo nella cui area di responsabilità si è svolta l'operazione di soccorso. Ferme

marzo 2014, casi nn. 18640/10, 18647/10, 18663/10, 18668/10 e 18698/10, Grande Stevens et Autres c. Italie; tutte hanno ribadito che la qualificazione attribuita alla sanzione dal legislatore di uno degli stati membri non è sufficiente ad escluderla dall'ambito di applicazione delle garanzie predisposte dalla CEDU per le sanzioni penali, potendo essa rientrarvi in virtù di uno degli ulteriori due criteri individuati nella natura della sanzione - alla luce della sua funzione punitiva-deterrente - o nella sua severità, ovvero la gravità del sacrificio che essa impone al suo destinatario).

² La giurisprudenza costituzionale, come è noto, è costante nell'affermare che la previsione di una sanzione accessoria comporta la violazione dell'art. 3 Cost. tutte le volte in cui la sua applicazione sia imposta in via automatica, impedendo così il rispetto del principio della necessaria proporzionalità della sanzione amministrativa all'illecito commesso, precludendo così al giudice in sede di impugnazione, di valutarne la congruità, apprezzando le conseguenze della sua inflizione nel caso specifico. Il riferimento è a C.Cost. n. 246/2022, che ha dichiarato costituzionalmente illegittimo, per violazione dell'art. 3 Cost., l'art. 213, comma 8, del d.lgs. n. 285 del 1992, come modificato dall'art. 23-*bis* del d.l. n. 113 del 2018, introdotto, in sede di conversione, dalla legge n. 132 del 2018, nella parte in cui dispone che "*si applica*", anziché "*può essere applicata*", la sanzione accessoria della revoca della patente per il custode di veicolo sequestrato che circoli abusivamente con il veicolo stesso o consenta che altri vi circolino abusivamente; n. 99/2020 che per le medesime ragioni ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'art. 120, comma 2, del d.lgs. n. 285 del 1992, come sostituito dall'art. 3, comma 52, lett. a), della legge n. 94 del 2009 e come modificato dall'art. 19, comma 2, lett. a) e b), della legge n. 120 del 2010 e dall'art. 8, comma 1, lett. b), del d.lgs. n. 59 del 2011, nella parte in cui dispone che il prefetto "*provvede*" - invece che "*può provvedere*" - alla revoca della patente di guida nei confronti dei soggetti che sono o sono stati sottoposti a misure di prevenzione, ai sensi del d.lgs. n. 159 del 2011; la n. 24/2020 - che ha dichiarato costituzionalmente illegittimo l'art. 120, comma 2, del d.lgs. n. 285 del 1992, come sostituito dall'art. 3, comma 52, lett. a), della legge n. 94 del 2009, e come modificato dall'art. 19, comma 2, lett. a) e b), della legge n. 120 del 2010, in materia di applicazione della sanzione della revoca della patente di guida nei confronti di coloro che sono sottoposti a misura di sicurezza personale. O ancora la sentenza n. 88/2019, con riguardo all'art. 222, comma 2, quarto periodo, del d.lgs. n. 285 del 1992, nella parte in cui non prevede che, in caso di condanna, ovvero di applicazione della pena su richiesta delle parti a norma dell'art. 444 c.p.p., per i reati di cui agli artt. 589-*bis* (Omicidio stradale) e 590-*bis* (Lesioni personali stradali gravi o gravissime) c.p., il giudice possa disporre, in alternativa alla revoca della patente di guida, la sospensione della stessa ai sensi del secondo e terzo periodo dello stesso comma 2 dell'art. 222 cod. strada allorché non ricorra alcuna delle circostanze aggravanti previste dai rispettivi commi secondo e terzo degli artt. 589-*bis* e 590-*bis* c.p.); o la sentenza n. 22/2018, che ha dichiarato costituzionalmente illegittimo, l'art. 216, ultimo comma, della legge fallimentare (r.d. n. 267 del 1942), nella parte in cui dispone "*la condanna per uno dei fatti previsti dal presente articolo importa per la durata di dieci anni l'inabilitazione all'esercizio di una impresa commerciale e l'incapacità per la stessa durata ad esercitare uffici direttivi presso qualsiasi impresa*", anziché: "*la condanna per uno dei fatti previsti dal presente articolo importa l'inabilitazione all'esercizio di una impresa commerciale e l'incapacità ad esercitare uffici direttivi presso qualsiasi impresa fino a dieci anni*".

la rilevanza e la non manifesta infondatezza della questione, per le ragioni anzidette, l'art. 1, comma 2-sexies, in parte qua, appare in contrasto con il principio di determinatezza della fattispecie incriminatrice, corollario del principio di legalità (art. 25 Cost.), nella misura in cui, nel descrivere la condotta suscettibile di sanzione amministrativa, richiama *per relationem* l'ordine impartito dall'autorità incaricata di coordinare le operazioni di soccorso.

Il riferimento è al sistema di coordinamento del soccorso in mare previsto dalla Convenzione internazionale di Amburgo sulla ricerca e il soccorso in mare del 1979 (Convenzione SAR, ratificata dall'Italia, con l. 3 aprile 1989, n. 147), la quale mira a “...*garantire che sia prestata assistenza ad ogni persona in pericolo in mare... senza distinzioni relative alla nazionalità o allo status di tale persona o alle circostanze nelle quali tale persona viene trovata*” (Capitolo 2.1.10) ed a “ (...) *fornirle le prime cure mediche o di altro genere ed a trasferirla in un luogo sicuro*”. (Capitolo 1.3.2). La Convenzione ha istituito un sistema di coordinamento delle attività di ricerca e di soccorso in mare, distribuendo fra i vari Paesi aderenti una competenza per così dire turnaria nelle operazioni di soccorso, mediante l'esercizio delle rispettive prerogative quali soggetti di diritto internazionale (art. 11 Cost.). E tuttavia, il sistema sanzionatorio previsto dalla disposizione in esame nei confronti dell'imbarcazione approdata sul territorio nazionale, si traduce nel rinvio in bianco all'ordine impartito da tale autorità, diversa da quella italiana, competente secondo il sistema SAR³, ancorchè esso non sia stato formalizzato in un atto amministrativo (nel caso di specie l'amministrazione ha fondato l'emissione del verbale di contestazione su una comunicazione via e-mail ricevuta dalla Libyan Coast Guard); quell'ordine, condizionato dalla contingenza del caso singolo di volta in volta occorso, difetta del tutto del requisito della prevedibilità, proprio della legge, invece generale e astratta, impedendo di verificarne la conformità ai limiti di legge e costituzionali vigenti nell'ordinamento nazionale.

E' noto che il principio di determinatezza impone che ogni disposizione legislativa descriva tassativamente in tutti i suoi elementi costitutivi la condotta criminosa, spettando pertanto al giudice investito della questione indagare, volta per volta, se la legge dello Stato che rinvii a un provvedimento della pubblica autorità abbia a monte determinato "*con sufficiente specificazione*" le condizioni e l'ambito di applicazione del provvedimento se esso sia stato poi emesso nell'esercizio di un potere-dovere previsto dalla legge e (principio in particolare espresso dalla Corte in materia di art. 650 c.p.c.: *ex multis*, C.Cost. 58 del 1975, come già n. 26 del 1966, e n. 61 del 1969, n. 168 del 1971 e n. 11 del 1977). Ebbene, non sembra che nel caso dell'art. 1, comma 2-sexies, in esame, la "*materialità della contravvenzione sia stata descritta in tutti i suoi elementi costitutivi*", atteso che la descrizione della condotta sanzionata è affidata al rinvio in bianco alle determinazioni di altra autorità, senza alcuna indicazione dei criteri di offensività e punibilità rilevanti ed al fine perseguito da quelle prescrizioni poi disattese.

La disposizione in esame appare infine in contrasto con gli artt. 10 e 117 Cost., nella misura in cui, riconoscendo la valida esistenza di una “zona SAR” libica e la legittimità degli ordini

³ La Convenzione, al punto 3.1.9, oggetto di un emendamento introdotto nel 2004, prevede che “*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 (Imo). In questi casi, le Parti interessate devono adottare le disposizioni necessarie affinché lo sbarco in questione abbia luogo nel più breve tempo ragionevolmente possibile*».

impartiti da quell'autorità nelle operazioni di soccorso, contrasta con obblighi imposti all'Italia dal diritto internazionale consuetudinario e convenzionale.

Ferma restando la discrezionalità legislativa esercitata con l'adesione dello Stato italiano al sistema di coordinamento nelle operazioni di soccorso, delineato dalla Convenzione di Amburgo, espressione del potere di indirizzo in materia di politica estera, nel caso di specie, l'applicazione della disposizione censurata imporrebbe a questo Giudice di assumere che lo Stato libico costituisca un "porto sicuro", secondo l'accezione fornita, fra le altre, dalla stessa Convenzione di Amburgo, a seguito della sottoscrizione da parte degli stati aderenti della Risoluzione MSC.167(78) del 2004, con l'obbligo di "... *fornire un luogo sicuro o di assicurare che tale luogo venga fornito...*" (§2.5) ai naufraghi e ai sopravvissuti soccorsi.

Ebbene, tale assunto sembra essere invero smentito da numerosi elementi di fatto⁴, richiamati peraltro dalla giurisprudenza nazionale (Cass. n. 4557/2024), che, valorizzando la mancata ratifica da parte di quel Paese della Convenzione di Ginevra e l'ineffettività del sistema di accoglienza libico per le "condizioni inumane e degradanti presenti nei centri di detenzione per i migranti", ha escluso la sicurezza dell'approdo dei migranti in Libia, all'esito di un giudizio penale conclusosi con la condanna in via definitiva del comandante di un'imbarcazione battente bandiera italiana.

L'osservanza dell'ordine impartito dall'autorità libica, sul presupposto della sicurezza dei suoi porti, e l'applicazione dell'art. 1, comma 2-*sexies*, potrebbe comportare la violazione di obblighi imposti dal diritto internazionale consuetudinario – quanto al divieto di respingimento dei migranti e della tortura – e convenzionale, al cui rispetto l'ordinamento nazionale si è vincolato, con la conseguente limitazione della sua sovranità, allo scopo di assicurare "la pace e la giustizia fra le Nazioni" (art. 11 Cost. e art. 117, I comma, Cost.). Il riferimento è al principio del non-refoulement, richiamato dall'art. 33 della Convenzione di Ginevra, secondo cui «Nessuno Stato contraente espellerà o respingerà, in qualsiasi modo, un rifugiato verso i confini di territori in cui la sua vita o la sua libertà sarebbero minacciate a motivo della sua razza, della sua religione, della sua cittadinanza, della sua appartenenza a un gruppo sociale o delle sue opinioni politiche»⁵. Si richiama inoltre la Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita in mare (nota come Convenzione SOLAS, cui l'Italia ha aderito con la l. 23 maggio 1980, n. 313), nella sua nuova versione del 1974, che, al Capitolo V, dedicato alla sicurezza nella navigazione, impone agli Stati firmatari l'obbligo di "accertarsi che tutte le necessarie disposizioni siano prese per la sorveglianza delle coste e per il salvataggio delle persone in pericolo lungo le loro coste" (regola n. 15). Il medesimo divieto di espulsioni collettive è d'altra parte sancito dall'art. 19 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea (Protezione in caso di allontanamento, di espulsione e di estradizione) – in cui è precisato che "nessuno può essere allontanato, espulso o estradato verso uno Stato in cui esiste un rischio serio di essere sottoposto alla pena di morte, alla tortura o ad

⁴ Vale richiamare, a titolo esemplificativo, la posizione espressa dall'Alto Commissariato Onu per i Rifugiati sin dal 2019, allorchè è stata espressa preoccupazione per l'elevatissimo numero di migranti intercettati dalla Guardia Costiera Libica e riportati in Libia nel periodo compreso fra gennaio e novembre 2019; la situazione sembra essere invariata, alla luce della relazione della Commissione indipendente Onu sui diritti umani chiusa nel maggio del 2023 e consegnata ai vertici ONU il 21 luglio 2023, in cui si conclude per l'esistenza di «ragionevoli motivi per ritenere che il personale di alto livello della Guardia Costiera libica, dell'Apparato di Supporto alla Stabilità e della Direzione per la lotta alla migrazione illegale sia colluso con trafficanti e contrabbandieri, che sarebbero collegati a gruppi di miliziani, nel contesto dell'intercettazione e della privazione della libertà dei migranti», e quindi affermando l'esistenza di un intero sistema criminale dedito alla "... *Tratta, la riduzione in schiavitù, il lavoro forzato, la detenzione, l'estorsione e il contrabbando di esseri umani hanno generato entrate significative per individui, gruppi e istituzioni statali*». Analoga la posizione espressa dall'OIM, Organizzazione Internazionale per le Migrazioni, e dall'UNHCR, Agenzia ONU per i Rifugiati.

⁵ Obbligo ribadito nel rapporto "Rescue at Sea: A Guide to Principles and Practice as Applied to Migrants and Refugees", elaborato nel 2006 dall'Imo e dall'Unhcr e sottoposto ad aggiornamento nel 2015, in cui è stato evidenziato l'obbligo per il comandante della nave che compie l'intervento di soccorso di tutelare adeguatamente i richiedenti asilo, verificando la loro presenza a bordo, comunicandola all'Unchr ed effettuando lo sbarco unicamente laddove sia possibile garantire loro adeguata protezione.

altre pene o trattamenti inumani o degradanti” - nonché dall’art. 4 del Quarto Protocollo allegato alla Convenzione europea a salvaguardia dei diritti dell’Uomo.

Tanto premesso, il Tribunale di Brindisi, in composizione monocratica

p.q.m.

visto l’art. 23 della l. cost. 11 marzo 1953, n. 87, ritenuta rilevante e non manifestamente infondata la questione di legittimità costituzionale dell’art. 1, comma 2 *sexies* del D.L. 21 ottobre 2020, n. 130, convertito in legge 18 dicembre 2020, n. 173, come modificato dal D.L. 2 gennaio 2023, n. 1, convertito con modificazioni dalla l. 24 febbraio 2023, n. 15, in riferimento agli artt. 3, 11, 25, 27 e 117 Cost., nella parte in cui, dopo aver inflitto la sanzione principale del pagamento di una somma da euro 2.000 a euro 10.000 nei confronti di chi non si *“uniforma alle indicazioni”* fornite dalla *“competente autorità nazionale per la ricerca e il soccorso in mare nonché dalla struttura nazionale preposta al coordinamento delle attività di polizia di frontiera e di contrasto dell’immigrazione clandestina o non si uniforma alle loro indicazioni”*, prevede che *“alla contestazione della violazione consegue l’applicazione della sanzione amministrativa accessoria del fermo amministrativo per venti giorni della nave utilizzata per commettere la violazione”*;

dispone l’immediata trasmissione degli atti alla Corte Costituzionale e la sospensione del presente giudizio;

dispone altresì che la presente ordinanza sia notificata a cura della cancelleria al pubblico ministero, alle parti ed al Presidente del Consiglio dei ministri nonché comunicata ai Presidenti delle due Camere.

Brindisi, 10 ottobre 2024.

Il Giudice
Roberta Marra