



REPUBBLICA ITALIANA
IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

La Corte di Appello di Catanzaro

Seconda Sezione Civile

riunita in camera di consiglio e composta dai Signori Magistrati:

[REDACTED]

Presidente,

[REDACTED]

Consigliere rel.,

[REDACTED]

Consigliere,

ha pronunciato la seguente

SENTENZA

nella causa civile iscritta al n. 1253/2024 R.G.A.C., trattenuta in decisione all'udienza dell'11 giugno 2025, previa discussione orale, vertente

TRA

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (C.F. 97532760580) in persona del Ministro in carica,
Ministero dell'Economia e delle Finanze (C.F. 80415740580), in persona del Ministro in carica,
Ministero dell'Interno (C.F. 97149560589), in persona del Ministro in carica,

tutti rappresentati e difesi ex lege dall'Avvocatura Distrettuale dello Stato di Catanzaro [REDACTED]

[REDACTED]

Appellanti

E

Sos Humanity gGmbH [REDACTED] proprietaria
dell'imbarcazione "Humanity 1" IMO 7427518 in persona del Direttore Generale e legale
rappresentante [REDACTED] rappresentata e difesa

congiuntamente e disgiuntamente in virtù di procura allegata al ricorso di primo grado, dall'Avv.

Cristina Laura Cecchini [REDACTED] e dall'Avv. Giulia Crescini [REDACTED]



[redacted] elettivamente [redacted]
[redacted]

E

[redacted] in qualità di
Comandante della M/N Humanity 1, rappresentato e difeso congiuntamente e disgiuntamente, in
virtù di procura allegata al ricorso di primo grado dall'Avv. Cristina Laura Cecchini [redacted]
[redacted] dall'Avv. Giulia Crescini [redacted]
[redacted]

Appellati

Conclusioni

Per gli appellanti:

*“Voglia la Corte d’Appello adita, ogni contraria domanda, istanza ed eccezione disattesa, in
accoglimento del presente appello,*

*1.- in via principale, annullare ovvero riformare la sentenza di primo grado, nei termini e per i
motivi esposti in narrativa e, per l’effetto, dichiarare inammissibile ovvero rigettare il ricorso
promosso in primo grado;*

*2.- in via subordinata, nella denegata ipotesi di conferma della sentenza gravata, riformare
comunque detta pronuncia con riferimento alla statuizione relativa alle spese di lite, disponendone
la compensazione tra le parti.*

Con vittoria di spese ed onorari del doppio grado di giudizio”.

Per gli appellati:

*“(Si chiede) a codesta Ill.ma Corte, respinta ogni contraria istanza, di rigettare l’appello proposto
Con condanna alle spese e agli onorari del Giudizio da liquidarsi in favore delle Avv. Cristina
Laura Cecchini e Giulia Crescini che in questa sede dichiarano di essere antistatarie”.*

RAGIONI DI FATTO E DI DIRITTO

I – Il giudizio di primo grado

Con ricorso dell’11 marzo 2024, depositato innanzi al Tribunale di Crotona il giorno
seguinte,

- Sos Humanity gGmbH [redacted] proprietaria
dell’imbarcazione Humanity 1 IMO 7427518,
- [redacted] in qualità di Comandante della M/N Humanity 1,
proposero opposizione avverso il provvedimento di fermo amministrativo di venti giorni della
citata motonave – disposto dalla Questura di Crotona, dalla Capitaneria di Porto-Guardia Costiera



di Crotona, dalla Sezione Operativa Navale di Crotona della Guardia di Finanza in data 4 marzo 2024, alle ore 22:00 – in ragione della contestata violazione del dettato di cui all’art. 1, co. 2 bis e comma 2 bis lett. f) del D.L. n. 1/2023, così come convertito in Legge 15/2023, sanzionata dall’art.1 comma 2 sexies della medesima fonte normativa.

Il provvedimento impugnato – giova esplicitarlo – era stato fondato sulla seguente motivazione: “nel corso di operazioni di soccorso effettuate in data 2 marzo 2024 la nave Humanity 1 non ha rispettato le indicazioni fornite dal competente centro per il soccorso marittimo nella cui area di responsabilità si è svolto l’evento, ed inoltre le modalità di ricerca e soccorso in mare da parte della nave hanno concorso a creare situazioni di pericolo durante le operazioni S.A.R., in quanto la presenza della Humanity 1, come specificato dal centro di coordinamento Libico, ha generato disordini ed alcuni migranti si sono gettati in mare”.

A fondamento del ricorso, gli oppositori, nelle dichiarate qualità, posero una articolata e radicalmente diversa ricostruzione dei fatti rispetto a quanto indicato nel presupposto verbale di accertamento e contestazione n. 10/2024 redatto dalla Guardia di Finanza il 4 marzo 2024, assumendo di avere operato in adempimento del dovere di soccorso, riconosciuto dalle prevalenti fonti internazionali e nazionali, senza che tanto avesse comportato la sussistenza di alcun pericolo per l’incolumità delle persone coinvolte nelle operazioni di salvataggio ad opera della stessa nave “umanitaria”.

Si costituì l’Avvocatura dello Stato in difesa di tutte le Amministrazioni raggiunte dalla notifica del ricorso, sostenendo che la condotta tenuta dal Comandante della nave oggetto del provvedimento si era tradotta nell’inosservanza all’ordine di allontanamento formulato dalla motovedetta libica intervenuta nelle operazioni di salvataggio dei migranti, in violazione dell’art 1 co. 2 bis D.L. 1/2023.

Con sentenza n. 470/2024, pubblicata a seguito di discussione orale il 26 giugno 2024, il Tribunale di Crotona, ritenne che

- 1) a fronte del “dovere di soccorso riconosciuto dalle fonti internazionali e delle specifiche modalità in cui lo stesso deve esplicarsi”, corretta fosse da qualificare la condotta tenuta dal Comandante della nave;
- 2) tanto dovesse essere rilevato in ragione del fatto che “l’attività perpetrata dalla guardia costiera libica (non fosse) qualificabile come attività di soccorso per le modalità stesse con cui tale attività (era) stata esplicata”, essendo emerso che dalla motovedetta intervenuta era stati esplosi colpi di arma da fuoco e che le note condizioni dei "campi di accoglienza temporanei in Libia, sotto l'esclusivo controllo del Ministero dell'Interno libico



escludessero di potere considerare la Libia un posto sicuro ai sensi della Convenzione di Amburgo, essendo il contesto libico caratterizzato da violazioni gravi e sistematiche dei diritti umani e non essendo stata mai ratificata la Convenzione di Ginevra del 1951 sui rifugiati da parte della Libia”;

- 3) nessuna condotta ostativa era stata posta in essere dalla ONG coinvolta, “la quale, in tale, contesto, (era) risultata l’unica imbarcazione ad intervenire per adempiere, nel senso riconosciuto dalle fonti internazionali, al dovere di soccorso in mare dei migranti”;
- 4) alla luce della documentata presenza in sito della motovedetta libica solo dopo che le operazioni di salvataggio erano già in atto da parte della nave “Humanity 1” e della assenza di elementi di segno contrario, doveva essere escluso che fosse stato cagionato pericolo all’incolumità delle persone coinvolte.

Il Tribunale, sulla scorta di tanto, accolse il ricorso, annullò il provvedimento di fermo e condannò le Amministrazioni resistenti al pagamento delle spese lite, liquidate in euro 14.103,00, oltre accessori.

II - Il giudizio di secondo grado

Con ricorso depositato il 2 settembre 2024, hanno proposto appello i Ministeri soccombenti, allegando a sostegno della invocata rivisitazione della decisione di primo grado quattro motivi, così rubricati:

“1. Erronea applicazione dell’art. 1, comma 2 sexies del d.l. n. 130/2020 in combinato disposto con l’art. 214 del d.lgs. n. 285/1992. Inammissibilità dell’autonoma impugnazione della sanzione accessoria del fermo amministrativo. Illegittimità della sentenza impugnata. Inammissibilità del ricorso in primo grado.

2. Erronea applicazione della Convenzione internazionale sulla ricerca e il soccorso in mare, sottoscritta ad Amburgo il 27 aprile 1979. Illegittimità ed erroneità della sentenza impugnata.

3. Erronea applicazione dell’art. 1, comma 2 bis, lettera f) del decreto-legge n. 130/2020. Illegittimità della sentenza impugnata.

4. Sull’omessa compensazione delle spese di lite. Irragionevolezza della sentenza impugnata”.

Gli appellanti, infine, hanno dedicato una osservazione al tema del “passaggio in giudicato dell’implicito rigetto per assorbimento dell’eccezione, promossa dai ricorrenti in primo grado, relativa alla incompetenza, alla carenza di giurisdizione e di potere delle autorità italiane sul naviglio battente bandiera tedesca per fatti occorsi fuori da territorio della Repubblica”.



Si sono costituiti Sos Humanity gGmbH e [REDACTED] dopo avere analiticamente ricostruito la dinamica dei fatti (da pag. 7 a pag. 26 della memoria di risposta) ed aver ventilato questione di costituzionalità della norma posta a fondamento della applicazione del fermo (da pag. 26 a pag. 29), hanno analiticamente resistito alle tesi avversarie (da pag. 29 a pag. 48).

Infine, sulla scorta della tesi secondo la quale nessun giudicato si era formato sulle questioni di “incompetenza, carenza di giurisdizione e di potere delle autorità sul naviglio battente bandiera tedesca per fatti occorsi fuori dal territorio della Repubblica (Italiana)”, gli appellati hanno riproposto le medesime eccezioni (da pag. 48 a pag. 52) sollevate in tal senso in prima sede.

All’odierna udienza, tenuta in presenza, le parti hanno discusso.

La Corte si è ritirata in camera di consiglio e all’esito ha dato lettura del dispositivo.

II – Le valutazioni della Corte

II.a

In ragione del carattere potenzialmente dirimente dell’intera controversia, viene in preliminare rilievo il tema legato alla ventilata “carenza di giurisdizione” dell’Italia ad emanare il provvedimento di fermo.

Prima ancora, in verità, a venire in rilievo è la questione legata al giudicato formatosi sul punto, secondo le tesi dei Ministeri impugnanti, sulla scorta dell’emanata pronuncia di merito, con implicito rigetto della relativa questione e mancata proposizione di appello incidentale avverso il relativo capo di decisione.

La tesi degli appellanti, in parte qua, appare fondata.

Merita di essere ricordato che “in tema di impugnazioni, qualora un’eccezione di merito sia stata respinta in primo grado, in modo espresso o attraverso un’enunciazione indiretta che ne sottenda, chiaramente ed inequivocamente, la valutazione di infondatezza, la devoluzione al giudice d’appello della sua cognizione, da parte del convenuto rimasto vittorioso quanto all’esito finale della lite, esige la proposizione del gravame incidentale, non essendone, altrimenti, possibile il rilievo officioso ex art. 345, comma 2, c.p.c. (per il giudicato interno formatosi ai sensi dell’art. 329, comma 2, c.p.c.), né sufficiente la mera riproposizione, utilizzabile, invece, e da effettuarsi in modo espresso, ove quella eccezione non sia stata oggetto di alcun esame, diretto o indiretto, ad opera del giudice di prime cure” (Cass. Civ. Sez. III, Ordinanza n. 25876 del 27/09/2024).

A tanto occorre aggiungere che “è configurabile la decisione implicita di una questione (connessa a una prospettata tesi difensiva) o di un’eccezione di nullità (ritualmente sollevata o rilevabile d’ufficio) quando queste risultino superate e travolte, benché non espressamente trattate,



dalla incompatibile soluzione di un'altra questione, il cui solo esame presupponga e comporti, come necessario antecedente logico-giuridico, la loro irrilevanza o infondatezza” (Cass. Civ. Sez. III, 8 maggio 2023, Ordinanza n. 12131).

Nel caso di specie è dato rilevare due dati:

- gli originari ricorrenti eccepirono, ab origine, la carenza di potere della Repubblica Italiana a valutare e sanzionare le condotte del Comandante di nave battente bandiera tedesca per operazioni compiute in acque internazionali (in ciò risolvendosi la questione della carenza di “giurisdizione” o “competenza”);
- nessuna statuizione sul punto venne adottata dal Tribunale di Crotona, che omise ogni valutazione sulla specifica questione e valutò in punto di merito gli addebiti.

Appare evidente alla Corte che la pronuncia resa dal primo giudice abbia postulato la decisione di infondatezza dell’eccezione, la cui natura assorbente e dirimente sarebbe altrimenti venuta in preliminare rilievo, risolvendosi nella assoluta invalidità ed inefficacia del provvedimento gravato.

È da ritenere sia stato allora operato l’esame del relativo thema decidendum, costituente necessario antecedente logico-giuridico diretto della successiva decisione.

E ciò, conclusivamente sul punto, avrebbe dovuto imporre la proposizione di appello incidentale da parte di chi risultò vittorioso in primo grado; l’omissione di tanto determina l’intangibilità della decisione in punto di “giurisdizione” della Repubblica Italiana a provvedere nei sensi di quanto consacrato nell’atto oggetto di impugnazione.

II.b.1

Prima di procedere alla effettiva disamina del gravame, appare utile ricordare che il testo normativo, in tesi fondante l’irrogazione della sanzione del fermo amministrativo, è offerto dal dettato 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.



Occorre poi aggiungere che il testo normativo sopra indicato è integrato dalla previsione dal dettato del comma 2-bis e in particolare della previsione di cui alla lett. f), che consente l'adozione delle sanzioni qualora difetti la condizione, fra l'altro, che "le modalità di ricerca e soccorso in mare da parte della nave non hanno concorso a creare situazioni di pericolo per l'incolumità dei migranti né impedito di raggiungere tempestivamente il porto di sbarco".

Il provvedimento di fermo, per come introdotto dal Legislatore, si profila in definitiva quale sanzione accessoria, automaticamente applicabile in caso di accertata tenuta dalla condotta sopra descritta: l'aver disatteso le indicazioni della autorità intervenuta nella zona di competenza ed aver generato un pericolo per l'incolumità dei naviganti.

Merita ancora di essere osservato che il provvedimento risulta essere stato emesso – per come si legge nella intestazione del provvedimento – ex art. 214 D.L.vo 285/1992; la notazione consente di ritenere di essere a cospetto di preambolo normativo cogente.

Non appare inutile ricordare, d'altro canto, il dettato del comma 2-quater dell'art. 1 D.L. 130/2020: "Avverso il provvedimento di fermo amministrativo della nave, adottato dall'organo accertatore, è ammesso ricorso, entro sessanta giorni dalla notificazione del verbale di contestazione, al Prefetto che provvede nei successivi venti giorni. Al fermo amministrativo di cui al presente comma si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni di cui all'articolo 214 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285".

La norma da ultimo menzionata – in definitiva – fonda e regola il provvedimento di irrogazione della sanzione accessoria.

Pertanto, neanche la Difesa Erariale ha operato alcuna contestazione che vada in diverso senso.

Su questo orizzonte si apre il tema legato alla diretta impugnabilità del provvedimento di fermo, oggetto di decisa negazione da parte dei Ministeri appellanti con il primo motivo di impugnazione.

In reiterazione delle tesi già svolte sul punto in primo grado, l'Avvocatura dello Stato ha sottoposto a critica la decisione resa dal Tribunale di Crotone – che omettendo del tutto la disamina esplicita della questione, la ritenne evidentemente infondata – assumendo l'inesistenza della possibile impugnazione diretta del provvedimento di fermo.

Incidenter, deve rilevarsi che la mancanza di argomentazione sul punto della pronuncia oggi in esame consente la disamina integrale delle tesi degli impugnanti, chiamati a confrontarsi con motivazione in parte qua inesistente (cfr. Cass. Civ. Sez. III, Ordinanza n. 11197 del 24/04/2019: "L'appello, nei limiti dei motivi di impugnazione ... presuppone la specificità della



motivazione della sentenza impugnata, sicché, ove manchi quest'ultima, non è esigibile dall'appellante, che intenda dolersi del rigetto in primo grado delle sue istanze istruttorie, altro onere se non quello di riproporre l'istanza o la domanda immotivatamente rigettata”).

Tanto premesso, deve osservarsi che il comma 4 dell'art. 214 D.L.vo 285/92, così dispone: “Avverso il provvedimento di fermo amministrativo del veicolo è ammesso ricorso al prefetto a norma dell'articolo 203”: non è esplicitamente prevista la possibilità di adire direttamente l'AGO.

Viene poi all'attenzione del Giudice l'ulteriore dettato dell'art. 204 bis della medesima fonte normativa: “1. Alternativamente alla proposizione del ricorso di cui all'articolo 203, il trasgressore o gli altri soggetti indicati nell'articolo 196, qualora non sia stato effettuato il pagamento in misura ridotta nei casi in cui è consentito, possono proporre opposizione davanti all'autorità giudiziaria ordinaria. L'opposizione è regolata dall'articolo 7 del decreto legislativo 1° settembre 2011, n. 150”.

Si è dunque a cospetto di un ordito normativo che

- richiama il dettato dell'art 214 D. L.vo 285/92;
- in tale misura consente il ricorso al Prefetto;
- d'altro canto, richiama il dettato dell'art. 203 dello stesso testo legislativo;
- si tratta di regola, quest'ultima, che a sua volta appare integrata dal dettato dell'art. 204

bis, legittimante la proponibilità dell'opposizione ai sensi dell'art. 7 D. L.vo 150/2011 innanzi al Giudice Ordinario.

Non sussistono motivi per ritenere che il complesso tessuto regolativo sopra ricostruito non consenta il ricorso diretto all'AGO per l'impugnazione del provvedimento di fermo della nave ai sensi di quanto previsto dall'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.

Conduce a siffatta conclusione una serie di motivi:

- A) l'interpretazione sistematica dell'art. 203 D. L.vo 285/92 – richiamato dall'art. 214 citato nel preambolo del provvedimento oggi in esame – impone la sua lettura in combinato con la norma di cui all'art. 204 bis stesso testo;
- B) una diversa interpretazione – basata su una pur infondata lettura formale dei testi e sul mancato richiamo dell'art. 204 bis – si tradurrebbe in una ingiustificata lesione del principio di eguaglianza e ragionevolezza di cui all'art. 3 Cost., diversificando il regime di tutela approntato dall'ordinamento per soggetti gravati dalla medesima sanzione: in un caso legittimato a ricorrere al G.O. e nell'altro impossibilitato a farlo;



- C) né sarebbe dato rilevare una diversità di situazioni – eventualmente legittimante una diversità di regime di impugnazione – venendo in rilievo non già il contenuto della violazione ma l'identità della sanzione;
- D) verrebbe altresì ad essere leso il dettato degli artt. 24 e 113 Cost., essendo evidente l'impossibilità dell'interessato di ottenere, in tempi utili, una pronuncia di natura giurisdizionale su provvedimento lesivo dei suoi diritti costituzionali in tema di tutela della proprietà, avuto riguardo alla durata massima del provvedimento di fermo (pari a venti giorni).

Tanto vale a ritenere assorbite tutte le ulteriori questioni sollevate dalla Difesa Erariale sul punto.

In conclusione, l'ordito normativo e una lettura costituzionalmente orientata¹ dei testi sopra richiamati legittimano, senza incertezze, la tesi della diretta impugnabilità del provvedimento impugnato e impongono di ritenere infondato il primo motivo di impugnazione.

II.c

Con il secondo motivo, la Difesa ministeriale ha censurato il provvedimento di primo grado lamentando l'erronea applicazione della Convenzione internazionale sulla ricerca e il soccorso in mare, sottoscritta ad Amburgo il 27 aprile 1979, ed ha invocato pronuncia di "illegittimità ed erroneità della sentenza impugnata".

Il *thema decidendum* ruota, in parte qua, sulla interpretazione e concreta declinazione operativa della predetta Convenzione (di seguito, per brevità, Convenzione S.A.R.) e dei connessi accordi, ad essa precedenti e successivi.

In seno al provvedimento impugnato – fondato su una articolata serie di passaggi – è dato rilevare l'esplicitazione della composita tesi secondo la quale i testi normativi regolanti la materia dovevano individuarsi:

- nella convenzione per la salvaguardia della vita umana in mare, SOLAS-Safety of Life Sea, Londa, 1974, ratificata dall'Italia con la L. n. 313 del 1980;
- nella Convenzione SAR di Amburgo del 1979, resa esecutiva dall'Italia con la L. 147 del 1989 e alla quale è stata data attuazione con il DPR n. 662 del 1994;

¹ Non si è qui a cospetto di superamento dei possibili significati linguistici del testo legislativo (Cass. Civ. Sez. Un., 28 gennaio 2021, n. 2061; né ricorre il travolgimento della lettera della norma, limite cui deve arrestarsi anche l'interpretazione costituzionalmente orientata dovendo, infatti, essere sollevato l'incidente di costituzionalità ogni qual volta l'opzione ermeneutica supposta conforme a Costituzione sia incongrua rispetto al tenore letterale della norma stessa (Cass. Civ. Sez. Un., 1° giugno 2021, n. 15177, in motivazione, § 44).



- nella Convenzione UNCLOS delle Nazioni Unite sul diritto del mare, stipulata a Montego Bay nel 1982 e recepita dall'Italia dalla L. 689 del 1994.

Sulla base della interpretazione integrata dei testi pattizi e normativi sopra citati, nonché del diritto consuetudinario del mare, *“norma di diritto internazionale generalmente riconosciuta e pertanto direttamente applicabile nell’ordinamento interno in forza dell’art 10 Cost. co. 1”*, venne ritenuto che sia indiscutibilmente sancito un *“obbligo di prestare soccorso”* a chi versa in situazione di pericolo in mare.

Specificò poi il Giudice di *primae curae* che, fermo il predominante obbligo di soccorso, *“in tanto possa configurarsi una operazione di salvataggio in quanto le stesse siano svolte (sic) nel rispetto dei diritti dell’uomo e delle libertà fondamentali e che l’autorità che coordina le suddette operazioni abbia reso noto il luogo sicuro dove concretamente ultimare e prestare soccorso ai migranti coinvolti”*.

In dichiarata applicazione dei principi sopra esposti, e all’esito della valutazione dei dati afferenti alla particolare situazione del contesto libico, così chiosò il Tribunale di Crotone: *“Orbene allo stato attuale non è possibile considerare la Libia un posto sicuro ai sensi della Convenzione di Amburgo, essendo il contesto libico caratterizzato da violazioni gravi e sistematiche dei diritti umani e non essendo stata mai ratificata la Convenzione di Ginevra del 1951 sui rifugiati da parte della Libia”*.

E sulla scorta di tanto, il primo Giudice ritenne di essere a cospetto di intervento, quello della Guardia Costiera libica, non idoneo a garantire l’effettivo soccorso in mare ai migranti in pericolo e tratti in salvo dalla motonave Humanity 1, assumendo quindi la legittimità dell’operazione di salvataggio da quest’ultima compiuta in adempimento di uno specifico obbligo cogente.

A fronte di tanto si collocano le censure degli appellanti: in particolare, la Difesa Erariale, dopo avere integralmente richiamato in parte qua la pronuncia impugnata, ha sostenuto che sulla base delle norme in vigore e a fronte della titolarità in capo alle Autorità libiche della responsabilità principale di coordinamento delle risposte alle situazioni di pericolo nell’area di propria competenza, l’aver ritenuto inadeguato il sistema di protezione approntato da quel Paese aveva comportato la violazione e la definitiva disapplicazione degli accordi internazionali sottoscritti nonché delle norme che tanto avevano recepito.

Ed ha così concluso *“Del resto, volendo aderire alla ricostruzione offerta dal giudice di prime cure, la Libia dovrebbe essere delegittimata de facto dal compimento di qualsiasi operazione di soccorso, con conseguentemente estromissione della stessa dalla Convenzione di*



Amburgo (nonostante la sua formale ed effettiva adesione). Una simile soluzione genererebbe, peraltro, inevitabili incertezze di ordine applicativo circa la condotta da tenere e l'Autorità cui affidare il coordinamento nell'area SAR di competenza della Libia, proprio in un ambito, quale quello dei soccorsi in mare, in cui risultano imprescindibili la tempestività e il coordinamento delle relative operazioni. Da tali considerazioni discende, dunque, l'erroneità della sentenza gravata, nella misura in cui apoditticamente destituisce la Libia dal proprio ruolo di Autorità SAR competente e – altrettanto apoditticamente – desume, sulla base di tale “destituzione”, l'illegittimità del provvedimento impugnato”.

In disparte il tema extra-giuridico in punto di “incertezze di ordine applicativo circa la condotta da tenere e l'Autorità cui affidare il coordinamento nell'area SAR di competenza della Libia” – perché non conferente ai fini di causa – non può non osservarsi che la costante interpretazione giurisprudenziale delle norme sopra citate – da considerare sovra ordinate alle norme di diritto interno e su accordi bilaterali ex artt. 10, 11 e 117 della Costituzione – appare legittimare la decisione oggi impugnata.

Non solo appare corretto l'approdo dell'iter motivazionale – invero finanche sovrabbondante – del giudice di primo grado in punto di “obbligo di soccorso”, ma anche la sua concreta applicazione al caso di specie.

Può in questa sede, per amor di sintesi, farsi riferimento a recenti pronunce della Corte di Cassazione, riepilogative dei principi applicabili.

Con la prima e più recente decisione (Cass. Civ. Sez. Un., Ordinanza n. 5992 del 6 marzo 2025), è stato affermato che *“l'obbligo di soccorso in mare rappresenta il fondamento delle principali convenzioni internazionali, da considerarsi prevalente su tutte le norme e gli accordi bilaterali finalizzati al contrasto dell'immigrazione irregolare, in forza delle quali ciascuno Stato membro è tenuto a garantire che sia prestata assistenza ad ogni persona in pericolo in mare, fornendole le prime cure e trasferendola in un luogo sicuro”.*

In seno all'ampio tessuto argomentativo speso a sostegno della decisione citata, è dato conto di due principi rilevanti per il caso in esame:

- *“l'obbligo del soccorso in mare corrisponde ad una antica regola di carattere consuetudinario, rappresenta il fondamento delle principali convenzioni internazionali, oltre che del diritto marittimo italiano e costituisce un preciso dovere tutti i soggetti, pubblici o privati, che abbiano notizia di una nave o persona in pericolo esistente in qualsiasi zona di mare in cui si verifichi tale necessità”* (punto 9, prima affermazione);



- “in particolare la Convenzione di Amburgo, nel rispetto del principio di cooperazione internazionale, obbliga gli Stati costieri ad assicurare un servizio di “Search and Rescue” nelle zone marittime di competenza, ripartite d’intesa tra gli stessi, ed a coordinare tra di loro i vari servizi SAR; a tal fine, ciascuno Stato membro è tenuto a dotarsi di un Centro nazionale di coordinamento delle attività di soccorso (MRCC – Maritime Rescue Coordination Centre) nonché di appositi piani operativi che prevedano le varie tipologie di emergenza e, in relazione a queste, le competenze dei centri preposti; ciò al fine di «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); di «[...] fornirle le prime cure mediche o di altro genere» e di «trasferirla in un luogo sicuro» (Capitolo 1.3.2)” (punto 9, quinta affermazione).

Giova richiamare, a tal proposito, il testo in inglese (lingua ufficiale), della Convenzione per come emendato e concretamente applicabile.

Chapter 1

Tenus and definitions

...

1.3 The terms listed below are used in the annex with the following meanings:

.1 Search. An operation, normally co-ordinated by a rescue coordination centre or rescue sub-centre, using available personnel and facilities to locate persons in distress;

.2 Rescue. An operation to retrieve persons in distress, provide for their initial medical or other needs, and deliver them to a place of safety.

A place of safety, come è evidente, è “un posto sicuro”.

Rileva la Corte, però, che non risultano emanate norme che dettino la nozione normativa di esso.

Appare allora utile far riferimento a quanto previsto dalla Risoluzione IMO² 2004 n. 167-78 par. 6.12 in tema di *place of safety*.

² Giova ricordare che l’IMO (acronimo di Organizzazione Marittima Internazionale) è un’Agenzia specializzata delle Nazioni Unite, istituita a seguito dell’adozione della Convenzione internazionale marittima di Ginevra del 1948, volta a promuovere la cooperazione marittima tra i paesi membri e a garantire la sicurezza della navigazione e la protezione dell’ambiente marino. Ad essa aderiscono attualmente 172 Paesi membri, fra i quali l’Italia, ed ha sede a Londra. L’Italia è anche membro del Consiglio dell’organizzazione ed è inclusa nel ristretto gruppo di 10 Paesi maggiormente evoluti in tema di navigazione marittima (fonte: sito ufficiale del Ministero degli Esteri italiano, https://www.esteri.it/it/politica-estera-e-cooperazione-allo-sviluppo/organizzazioni_internazionali/onu/le-agenzie-specializzate/imo/).



In particolare, le linee guida sul trattamento delle persone soccorse in mare intendono per luogo sicuro una località dove le operazioni di soccorso si considerano concluse e dove:

1. la sicurezza dei sopravvissuti o la loro vita non è più minacciata;
2. le necessità umane primarie (come cibo, alloggio e cure mediche) possono essere soddisfatte;
3. può essere organizzato il trasporto dei sopravvissuti nella destinazione vicina o finale³.

Del resto, il valore della predetta disposizione – nella già ricostruita gerarchia delle fonti⁴ – è stata “validata” anche dalla Suprema Corte (Cass. Pen. Sez. III, 20 febbraio 2020 n. 6626), che ha così motivato: *“Proprio le citate fonti pattizie in tema di soccorso in mare e, prima ancora, l’obbligo consuetudinario di soccorso in mare, norma di diritto internazionale generalmente riconosciuta e pertanto direttamente applicabile nell’ordinamento interno, in forza del disposto di cui all’art. 10 comma 1 Cost. Nè si potrebbe ritenere ... che l’attività di salvataggio dei naufraghi si fosse esaurita con il loro recupero a bordo della nave. L’obbligo di prestare soccorso dettato dalla convenzione internazionale SAR di Amburgo, non si esaurisce nell’atto di sottrarre i naufraghi al pericolo di perdersi in mare, ma comporta l’obbligo accessorio e conseguente di sbarcarli in un luogo sicuro (c.d. "place of safety"). E dunque, Secondo le citate Linee guida IMO, «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» (par. 6.12)”*.

Tanto rende corretto il primo passaggio del ragionamento svolto dal Tribunale di Crotone in punto di diritto.

Ed introduce il secondo corno del dilemma, legato alla astratta legittimità ed efficacia dell’intervento operato dalla Guardia Costiera libica, ritenuto dal Giudice di primo grado non

³ Si inserisce anche qui il testo in inglese:

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.

⁴ 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 e alla quale è stata data attuazione 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)



idoneo a garantire il rispetto dei principi sopra indicati in tema di individuazione di un posto sicuro ove condurre le persone da porre in salvo.

Giova allora precisare che risulta incontestato che in data 10 luglio 2017 la Libia ha ratificato la Convenzione S.A.R, notificando all'IMO della propria zona di Search and Rescue, "il tutto registrando l'assenza di obiezioni o riserve da parte della Comunità marittima internazionale o di specifici Paesi limitrofi".

Tanto, anche in ossequio a quanto indicato dalla sentenza resa dalla Quinta Sezione Penale della Suprema Corte n. 4557 del 1° febbraio 2024, avrebbe forse potuto richiedere la compulsazione della autorità libica da parte del soggetto interventore, ma non avrebbe comunque consentito di ritenere che ciò fosse sufficiente a garantire il rispetto delle norme in tema di soccorso in mare, così legittimando l'intervento del Paese citato, e a non rendere lecito quello operato da Umanity 1.

Invero, esaminando il testo della lunga decisione da ultimo menzionata (che è stata espressamente invocata dalla Difesa Erariale a sostegno delle proprie tesi a pag. 22 dell'atto di gravame) non può non rilevarsi il fondamentale richiamo in essa operato alla sentenza "HIRSI" della Corte EDU del 23 febbraio 2012 e ai principi in essa consacrati.

Nella interpretazione fornita dalla Corte di Cassazione, con la pronuncia in questione la Corte Europea dei Diritti dell'Uomo – chiamata a pronunciarsi sulla legittimità del respingimento operato nel 2009 di 11 cittadini somali e 13 cittadini eritrei, avvicinati da 3 navi della Guardia di finanza e della Guardia costiera italiana nella zona Search and Rescue (SAR) maltese, trasferiti su navi militari italiane e ricondotti in Libia senza essere informati sulla loro destinazione, senza alcuna procedura di identificazione e verifica delle situazioni personali e senza alcuna informazione relativa alla procedura di asilo – non solo sanzionò la condotta della Repubblica Italiana, ma dettò la regola, evidentemente cogente, secondo la quale doveva ritenersi necessario escludere la possibilità di rinvio dei migranti in Libia a rischio di subire maltrattamenti in un paese "a rischio".

E fissò poi il seguente principio "5.7 Questa Corte di cassazione rileva come i principi sovranazionali, enunciati dalle Corti, palesino sempre la necessità di verificare in concreto la 'sicurezza' dello Stato di destinazione, a fronte di situazioni emergenziali che lascino presumere che non vengano effettivamente garantiti i diritti umani dei naufraghi, anche solo potenzialmente richiedenti asilo, sia in ambito unionale che internazionale, tanto più nel caso in cui la designazione del 'porto sicuro' non avvenga da parte delle autorità di coordinamento competenti per la zona SAR o da quelle che lo siano in via sussidiaria".



Ne discende che assume valore dirimente non solo l'adesione di uno Stato alla Convenzione SAR, quanto la possibilità che quest'ultimo sia in grado di garantire, in concreto ossequio a quanto in essa previsto, un posto sicuro di sbarco dei naviganti in pericolo.

Per la determinazione del "posto sicuro", per come sopra inteso, assumono allora rilievo le condizioni di fatto ivi vigenti, ivi comprese quelle derivanti da eventuali impegni pattizi assunti – e concretamente assolti o assolvibili – in tema di migranti, naufraghi, rifugiati.

La valutazione di tanto non può essere omessa dal Giudice, chiamato in definitiva a verificare – con riguardo al caso di specie – se la Libia nel marzo dell'anno 2024 fosse o meno in grado di garantire alle persone soccorse un posto sicuro in cui trasferirle ai sensi di quanto previsto nella Convenzione SAR di Amburgo del 1979 (per come successivamente emendata, resa esecutiva dall'Italia con la L. 147 del 1989 e alla quale è stata data attuazione con il DPR n. 662 del 1994).

Orbene, il primo Giudice sostenne che tanto non potesse essere ritenuto *“essendo il contesto libico caratterizzato da violazioni gravi e sistematiche dei diritti umani e non essendo stata mai ratificata la Convenzione di Ginevra del 1951 sui rifugiati da parte della Libia”*.

Aggiunse poi *“Ad ulteriore riscontro di ciò viene in rilievo lo stesso rapporto dell'Alto Commissariato delle Nazioni Unite per i diritti dell'Uomo di Maggio 2021 che in più occasioni ha evidenziato il mancato rispetto, durante le operazioni di recupero espletate dalla guardia costiera libica, dei diritti fondamentali della persona. Per come infatti riferito dalla stessa relazione “Durante il periodo di riferimento, più di 20.300 migranti sono stati registrati come salvati/intercettati in mare dalla LCG e sbarcati in Libia, di cui più di 11.200 nel 2020. L'OHCHR ha precedentemente rilevato "un modello di comportamento sconsiderato e violento" da parte della LCG nel corso delle intercettazioni in mare, tra cui sparare contro le imbarcazioni dei migranti o nelle loro vicinanze, entrare in collisione con le imbarcazioni dei migranti o speronarle, condurre manovre ad alta velocità e non sicure che causano grandi onde e il rovesciamento delle imbarcazioni dei migranti, atti di violenza fisica come percosse e schiaffi ai migranti e l'uso di un linguaggio minaccioso, discriminatorio o razzista”. Tutti questi elementi sono sufficienti per escludere l'esistenza di qualsivoglia qualificazione delle operazioni effettuate dalla guardia costiera libica, con personale armato e senza individuazione di un luogo sicuro conforme ai parametri internazionali sopra delineati, nei confronti dei migranti, come operazioni di salvataggio, nel senso riconosciuto dalle plurime fonti internazionali”*.



Il corpo motivazionale della sentenza oggi impugnata – ancorché recante parziali aporie argomentative derivanti dalla confusione tra le condotte usate dal personale libico intervenuto e la sicurezza del posto di destinazione dei naviganti tratti in salvo – merita sostanziale condivisione.

Per come rilevato dalle parti appellate, in aggiornamento di quanto sancito con la sentenza “HIRSI” della Corte EDU del 2012, situazioni di raccapricciante crudeltà nel trattamento riservato ai migranti in Libia si evincono:

- dal rapporto dell’Alto Commissariato delle Nazioni Unite per i diritti dell’Uomo di maggio 2021 UN HRC, Report of the Independent Fact-Finding Mission on Libya, 13 giugno – 8 luglio 2022, A/HRC/50/63, <https://www.ohchr.org/en/hr-bodies/hrc/libya/index>

- dalla relazione del Segretario generale delle Nazioni Unite UNISMIL dell’aprile 2023 e dell’agosto 2023, https://unsmil.unmissions.org/sites/default/files/s-2023-589_sg_report_on_unsmil.pdf

- dal recente posizionamento congiunto degli Special Rapporteur on the situation of human rights defenders, Independent Expert on human rights and international solidarity e lo Special Rapporteur on the human rights of migrants del maggio 2024 che espressamente hanno evidenziato l’illegittimità delle sanzioni adottate nei confronti delle organizzazioni umanitarie alla luce della situazione esistente in Libia <https://srdefenders.org/italy-administrative-detention-of-civilian-search-and-rescue-ships-in-the-central-mediterranean-joint-communication>

- dal rapporto della Corte dei conti europea in tema di rilevata illegittimità dei finanziamenti alla Libia nell’attività svolte nel Mediterraneo centrale alla luce della palese illegittimità di tale sostegno in relazione ai diritti umani delle persone coinvolte <https://www.eca.europa.eu/en/publications/SR-2024-17>, assumendosi la detenzione nel Paese dei migranti ivi riportati e provenienti da paesi terzi in centri gestiti dal governo dove, secondo i rapporti delle ONG, ma anche delle Nazioni Unite, vengono fatti oggetto di torture, violenze sessuali e percosse.

Tali dati – che appaiono integrare la motivazione della decisione gravata e che in verità non risultano contestati dagli appellanti – non sono smentiti da alcunché.

A tanto occorre aggiungere un ulteriore elemento, offerto dalla indiscussa mancata adesione della Libia alla Convenzione sullo statuto dei rifugiati conclusa a Ginevra il 28 luglio 1951: dato determinante secondo la Corte di Giustizia Europea (Grande Sezione CGUE, 21 dicembre 2011, cause C 411/10 e C 493/10, aventi ad oggetto le domande di pronuncia pregiudiziale proposte, ai sensi dell’art. 267 TFUE, dalla Court of Appeal England & Wales - Civil Division - Regno Unito e dalla High Court - Irlanda), per come espressamente affermato dalla



Quinta Sezione Penale Corte della Corte di Cassazione al punto 5.1 nella già citata sentenza n. 4557/2024: *“In sostanza, la stessa CGUE evidenzia sia preconditione della "sicurezza" dello Stato, in relazione ai diritti della persona rifugiata, la sottoscrizione della Convenzione di Ginevra e della Convenzione EDU, mentre la condizione di "sicurezza" è l'effettivo rispetto di tali normative”*.

Non ha dunque errato il Tribunale di Crotone nel ritenere che – in difetto di specifiche circostanze di segno contrario – l'intervento compiuto dalla Guardia Costiera libica non potesse essere considerato quale legittima operazione di salvataggio in mare in ragione della assoluta mancanza di garanzie in ordine alla riconduzione dei naufraghi in un posto sicuro, non rivelandosi in alcuna misura plausibile il contrario ovvero il fatto che li avrebbero condotti presso il porto di Bari, asseritamente indicato dalle autorità italiane.

D'altro canto, l'esplosione di colpi di arma da fuoco da parte della motovedetta libica costituisce più che un elemento di sospetto circa i metodi utilizzati e la sicurezza dei naviganti.

Sulla scorta di tanto, nessun addebito poteva e può essere mosso all'intervento compiuto dalla motonave Humanity 1, intervenuta in adempimento di un prevalente e specifico “obbligo di soccorso in mare ... fondamento delle principali convenzioni internazionali” vincolanti anche per l'Italia.

Il secondo motivo di gravame, in conclusione, non appare meritevole di positivo apprezzamento.

II.d

Analoga valutazione deve essere operata per l'argomentazione posta a base dell'appello in punto di denunciata erronea applicazione dell'art. 1, comma 2 bis, lettera f) del decreto-legge n. 130/2020, e successiva modifica e conversione, per non corretta ricostruzione dei dati fattuali e normativi posti a base del provvedimento di fermo.

In particolare, con il terzo motivo di impugnazione gli appellanti hanno sottoposto a critica la composita parte della decisione – more solito integralmente richiamata con l'atto di gravame – con la quale il primo Giudice ritenne che nessuna concreta violazione della norma sopra citata potesse essere riscontrabile nella fattispecie portata alla sua cognizione.

La Difesa Erariale ha sostenuto che del tutto errata doveva essere qualificata l'affermazione compiuta dal Tribunale di Crotone, secondo il quale *“l'inequivoco tenore letterale della norma lascia chiaramente intendere che l'inosservanza delle disposizioni impartite suscettibili di ingenerare un illecito amministrativo sono solo quelle specificamente concernenti non già lo svolgimento o meno dell'attività di soccorso ma le sole modalità attuative dello stesso”*.



Hanno rilevato i Ministeri appellanti che l'affermazione del Giudice di *primae curae* si profilerebbe erronea in ragione della inesatta individuazione della condotta contestata e sanzionata: *“ciò che si contesta(va) alla nave ONG non è l'aver apprestato un primo soccorso alle imbarcazioni de quibus – ritenendole in pericolo di distress – prima dell'arrivo della motovedetta libica, bensì il non essersi uniformata alle indicazioni impartite dall'Autorità SAR competente, consistenti nell'allontanarsi dall'imbarcazione, sì da consentire alla motovedetta libica di subentrare nelle relative operazioni di salvataggio”*.

Sulla base di una specifica ricostruzione degli accadimenti, gli appellanti hanno sostenuto che nessuna delle tre imbarcazioni soccorse, asseritamente in pericolo, fosse in precarie condizioni; anzi, hanno assunto che proprio l'arrivo della motonave destinataria della sanzione del di fermo aveva generato *“una instabilità emotiva di tutte le persone presenti a bordo dell'imbarcazione, al punto che alcuni migranti, proprio a seguito dell'avvicinamento dei RHIB della nave ONG, si gettavano in mare al fine di poter essere recuperati dalla motonave Humanity 1, che certamente li avrebbe ricondotti in un sorgitore differente rispetto a quello libico”*.

Tanto posto, e rimessa al prosieguo la disamina delle contrarie osservazioni delle parti appellate, merita di essere in primis considerato che la questione, in parte qua, era ed è da ritenere assorbita dalle osservazioni formulate nel punto II.c.

In tutta evidenza, una volta ritenuto corretto il soccorso operato dalla Humanity 1 in ragione della strutturale carenza di legittimità dell'intervento da parte della Guardia Costiera libica – per i motivi ampiamente sopra esposti – perde di rilievo quanto oggetto di specifica contestazione in punto di mancata osservanza degli ordini impartiti dal personale di bordo della motovedetta.

Di tanto, in realtà, diede conto il Tribunale di Crotone, posto che la disamina della tematica relativa alla condotta sanzionata venne fatta precedere dalla considerazione circa la ultroneità della questione: *“Anche volendo prescindere dalla qualificazione dell'operazione perpetrata dalla guardia costiera libica come attività di soccorso appare evidente, in ragione delle sopra ricordate coordinate normative ...”* (pag. 8 della sentenza impugnata).

Ritiene in ogni caso la Corte che motivi di completezza suggeriscono di esaminare la questione, prendendo le mosse dalla pure condivisa ricostruzione normativa della fattispecie sanzionatoria operata dall'Avvocatura dello Stato.

Corretto infatti appare il quadro normativo ricostruito dalla Difesa degli appellanti, secondo il quale il comma 2 sexies D.L. 1/2023, così come convertito in Legge 15/2023, prevede che *“Fuori dei casi in cui è stato adottato il provvedimento di limitazione o divieto di cui al comma 2, 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, si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 2.000 a euro 10.000. Alla contestazione della violazione consegue l'applicazione della sanzione amministrativa accessoria del fermo amministrativo per venti giorni della nave utilizzata per commettere la violazione [...]. Le sanzioni di cui al presente comma si applicano anche in caso di mancanza di una delle condizioni di cui al comma 2-bis accertata successivamente all'assegnazione del porto di sbarco”.

Assume poi rilievo, tra le condizioni sopra indicate, quella prevista dalla lettera f) del comma 2 bis: le modalità di ricerca e soccorso in mare da parte della nave non devono aver concorso a creare situazioni di pericolo a bordo né impedito di raggiungere tempestivamente il porto di sbarco.

Giova a questo punto richiamare il testo della motivazione adottata dal Tribunale:

“Nel caso di specie l’attività di soccorso era già iniziata ad opera di Humanity 1 e nessun profilo di criticità è stato riscontrato o è emerso in conseguenza di tale attività, di talché non può ritenersi legittimo alcun ordine di allontanamento alla stessa formulata in spregio alle fonti internazionali e nazionali sopra riportate. Parimenti insussistente l’ulteriore addebito mosso alla stessa imbarcazione umanitaria per aver cagionato pericolo all’incolumità dei soggetti coinvolti nelle operazioni di salvataggio effettuate. Dalla documentazione in atti e dai fatti rimasti incontestati sono emersi plurimi elementi di prova che, già sul piano presuntivo, escludono l’esistenza di qualsivoglia nesso di causalità del pericolo occorso ai migranti alla condotta posta in essere dalla Nave umanitaria. In primo luogo si evidenzia come costituisca circostanza incontestata e documentalmente provata che la nave Humanity 1, prima dell’intervento da cui è originato il fermo amministrativo, avesse già con successo completato il recupero di altri migranti; così come costituisce circostanza incontestata e documentalmente provata che, con riferimento all’intervento oggetto di sanzione amministrativa, la guardia costiera libica sia intervenuta quando erano già in atto le operazioni di salvataggio da parte della ONG in questione; infine, si ribadisce, solo il personale libico era armato e ha esploso colpi di arma da fuoco intimidatori. Tutti questi elementi consentono di escludere, con elevato grado di probabilità logica, conforme ai requisiti di cui all’art 2729 c.c., che la condotta della Nave Umanitaria, in alcun modo connotata da pericolosità nella effettuazione della manovra di recupero, in difetto di una ricostruzione alternativa, abbia cagionato pericolo all’incolumità delle persone coinvolte,



rendendo, con ciò, accertata l'insussistenza di qualsivoglia nesso di causalità con il pregiudizio lamentato”.

Dinanzi alla motivazione sopra riportata, si pongono le critiche degli appellanti, i quali in sintesi hanno sostenuto:

- che nessuna delle imbarcazioni soccorse versava in una situazione di “distress”;
- che tanto era documentato dal fatto che esse risultavano realizzate in vetroresina e dotate di potenti motori;
- che una di esse si era data a veloce fuga;
- che le condizioni del mare erano tranquillizzanti;
- che solo l'intervento della Humanity 1 aveva generato tensione tra i migranti che si erano gettati in mare.

Tanto posto, osserva la Corte che le doglianze mosse in punto di – in thesi, erronei – presupposti di fatto fondanti la pronuncia impugnata rimangono affermazioni apodittiche.

Non sono esplicitati i documenti che possano consentire al Giudice di secondo grado di individuare gli elementi che smentiscano la pur sintetica motivazione del Tribunale di Crotone.

D'altro canto, il fatto che le imbarcazioni fossero dotate di motori e realizzate in vetroresina, nulla significa in ordine al *distress* evidenziato dalle peculiari condizioni di permanenza a bordo di persone prive di minimali condizioni di sicurezza.

Merita a tal fine di essere anche valorizzato quanto condivisibilmente evidenziato dalla Difesa degli appellati, che ha indicato analiticamente tutte le circostanze relative all'attività di soccorso prestata (pagg. 7 - 26 della memoria di risposta), corroborate da documenti di convalida e non smentite da alcunché.

Dai documenti citati si rilevano le richieste di intervento, le comunicazioni in ordine alle precarie delle persone a bordo delle imbarcazioni, l'indicazione delle zone di interesse, l'assenza di strumenti di sicurezza per i naviganti.

Elementi tutti che, anche alla luce

- della richiamata nozione di *distress* (pericolo attuale e grave) per come stabilita dalla Convenzione SAR di Amburgo del 1979 (Annex, 1, par. 1.3.11): “situazione in cui esiste la ragionevole certezza che una nave o una persona sono minacciate da un pericolo grave e imminente e necessitano di assistenza immediata”,
- della specificazione operata dal Regolamento europeo n.656 del 2014⁵,

⁵ Secondo cui “per valutare se un natante si trovi in una fase di incertezza, allarme o pericolo, le unità partecipanti tengono in conto, e trasmettono al centro di coordinamento del soccorso competente, tutte le informazioni e osservazioni pertinenti, anche per quanto riguarda: i) l'esistenza di una richiesta di assistenza, anche se tale richiesta non è



conducono a ritenere di essere a cospetto di non dimostrata insussistenza di distress delle imbarcazioni soccorse.

Non appare fuor d'opera, poi, evidenziare che le foto allegate al fascicolo di primo grado dimostrano la presenza di numerosi migranti in acqua; del tutto carente di prova si presenta la tesi secondo la quale costoro si sarebbero gettati in mare solo al momento dell'arrivo della Humanity 1 in preda ad una tensione addirittura ingenerata dal sopraggiungere della predetta motonave.

Considerazioni che conducono ad escludere ogni valenza alla tesi secondo la quale le operazioni condotte dalla Humanity 1 avrebbero provocato un pericolo per i naviganti.

Ne discende, conclusivamente, la carenza di pregio anche di quest'ultimo argomento di impugnazione.

II.e

Rimane da considerare il quarto ed ultimo motivo di gravame.

Con esso la Difesa degli impugnanti ha invocato la rivisitazione della pronuncia di condanna al pagamento delle spese di lite in ragione della novità delle questioni e della inesistenza di precedenti giurisprudenziali univoci.

La tesi appare fondata.

L'ampio reticolo argomentativo sopra sviluppato, il coacervo di norme nazionali ed internazionali, l'applicazione di convenzioni di non immediata disponibilità in testo correttamente integrato, il coordinamento tra regole positive, pattizie, consuetudinarie, i principi giurisprudenziali articolatamente ricostruibili solo all'esito di una approfondita disamina, suggeriscono di essere dinanzi a questioni complesse e di difficile soluzione.

L'assenza di precedenti resi dalla Corte nomofilattica completa un quadro che doveva imporre, in definitiva, l'applicazione del secondo comma dell'art. 92 c.p.c.

In parte qua, la sentenza deve essere riformata.

III) – Sulla dedotta questione di incostituzionalità

Le considerazioni sopra svolte, decisive ai fini del giudizio, rendono priva di concreto rilievo la invocata questione di incostituzionalità della norma di cui all'art. 1, comma 2 sexies del D.L. 21 ottobre 2020, n. 130, convertito in legge 18 dicembre 2020, n. 173, come modificato dal

l'unico fattore per determinare l'esistenza di una situazione di pericolo; ii) la navigabilità del natante e la probabilità che questo non raggiunga la destinazione finale; iii) il numero di persone a bordo rispetto al tipo di natante e alle condizioni in cui si trova; iv) la disponibilità di scorte necessarie per raggiungere la costa, quali carburante, acqua e cibo; v) la presenza di un equipaggio qualificato e del comandante del natante; vi) l'esistenza e la funzionalità di dispositivi di sicurezza, apparecchiature di navigazione e comunicazione; vii) la presenza a bordo di persone che necessitano di assistenza medica urgente; viii) la presenza a bordo di persone decedute; ix) la presenza a bordo di donne in stato di gravidanza o di bambini; x) le condizioni e previsioni meteorologiche e marine”.



D.L. 2 gennaio 2023, n. 1, convertito con modificazioni dalla l. 24 febbraio 2023, n. 15, nella parte in cui prevede l'automatica applicazione del fermo amministrativo in caso di condotta astrattamente sanzionabile.

IV) – Le spese del giudizio

Le motivazioni poste a base della pronuncia, tenuto altresì conto di quanto in esse affermato con specifico riferimento al tema delle spese processuali, impongono di disporre anche per il giudizio di appello la loro compensazione tra le parti.

P.Q.M.

la Corte di Appello di Catanzaro, Seconda Sezione Civile, definitivamente decidendo sull'appello proposto con ricorso depositato il 2 settembre 2024 dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dal Ministero dell'Economia e delle Finanze e dal Ministero dell'Interno avverso la sentenza n. 470/2024 del Tribunale di Crotona, pubblicata a seguito di discussione orale il 26 giugno 2024, così provvede:

in parziale accoglimento dell'appello e, in modifica dell'impugnata sentenza, compensa tra le parti le spese del giudizio di primo grado;

rigetta nel resto;

spese compensate tra le parti per il giudizio di appello.

Catanzaro, lì 11 giugno 2025

Il Consigliere est.



La Presidente

