



**Tribunale di Trapani
SEZIONE CIVILE**

in persona del Giudice dott.ssa Federica Emanuela Lipari, nel procedimento iscritto al n. 1348-1 dell'anno 2025 del Ruolo Generale

letti gli atti;

sciogliendo la riserva assunta all'udienza del 30.9.25;

ha pronunciato la seguente

ORDINANZA

Con ricorso ex art. 6 d.lgs. 150/2011, depositato in data 12.9.2025, [REDACTED] in qualità di comandante *pro tempore* della nave MV Mediterranea (battente bandiera tedesca) e Kraken Social Shipping VG, proprietaria della suddetta nave, in persona legale rappresentante [REDACTED], hanno agito in giudizio avverso il Ministero dell'Interno e la Prefettura di Trapani per la revoca dell'ordinanza di ingiunzione e fermo amministrativo nave e affidamento in custodia n. Prot. 42 del 01.09.2025, disposto dalla Prefettura di Trapani ex artt. 1 c. 2 sexies del D. L. 130/2020 convertito con L. 15/2023 e notificato in data 01.09.2025, basato sul verbale di accertamento e notifica n. 313/2025 del 25.08.2025.

In seno al detto ricorso hanno anche formulato istanza cautelare ex art. 5 d.lgs. 150/2011 diretta a sospendere l'efficacia del provvedimento di fermo amministrativo affidamento in custodia di "Mediterranea" e ordinanza di ingiunzione, nonché, in subordine, a sospendere l'efficacia del provvedimento relativo alla contestazione della reiterazione, con conseguente riduzione della durata del fermo ed immediata liberazione della nave una volta decorso il termine di giorni venti (pari alla misura massima della sanzione ex art. 1 co. 2 sexies primo periodo D. L. 21.10.2020 n. 130).

I ricorrenti - premettendo che la MV Mediterranea è una nave impegnata in attività di osservazione e monitoraggio, ricerca e soccorso nel Mediterraneo centrale per conto di Mediterranea Saving Humans APS - hanno preliminarmente operato una dettagliata ricostruzione dei fatti (svoltisi tra il 18 ed il 23 agosto 2025) che hanno portato alla irrogazione della sanzione contestata, descrivendo le operazioni di soccorso prestate a 10 persone gettate in mare nella notte tra il 20 e 21 agosto 2025 da un'imbarcazione di tipo militare, nonché le interlocuzioni successivamente avviate tra il comandante e le competenti Autorità amministrative.

In particolare, hanno rappresentato che, una volta comunicata l'operazione di soccorso eseguita, il Centro di coordinamento del soccorso Marittimo IT MRCC di Roma ha assegnato alla Mediterranea quale *place of safety* (POS) il Porto di Genova (distante 690 miglia dalla posizione della nave); a tale indicazione sono seguite reiterate richieste di riassegnazione del pos da parte del comandante in ragione delle condizioni fisiche e psichiche dei naufraghi e dei limiti dei certificati della nave. In assenza di una rideterminazione del porto di sbarco da parte delle Autorità amministrative, il comandante della Mediterranea - ritenendo non sussistenti le condizioni di sicurezza per la prosecuzione della navigazione per oltre due giorni ed invocando la propria autorità sulla nave ed il diritto marittimo internazionale - ha comunicato di procedere verso il porto di Trapani, dove è poi sbarcato (previa autorizzazione) il 23 agosto alle ore 21:45.

Conclusosi lo sbarco, alle ore 23:45 dello stesso giorno, la Capitaneria di Porto di Trapani ha notificato diffida a non lasciare il porto sino al termine di accertamenti amministrativi in corso; in data 25.8.25 è stato, poi, notificato verbale di contestazione e notifica di illecito amministrativo ex art. 1 co. 2 sexies d.l. 130/2020, cui è seguita, in data 1.9.25, la notifica dell'ordinanza di ingiunzione e fermo, oggetto dell'odierna opposizione.

In punto di diritto, i ricorrenti hanno censurato il provvedimento impugnato deducendo:

- i) la carenza di motivazione e di istruttoria, essendo stata del tutto omessa la indicazione delle ragioni che hanno portato il comandante della nave a chiedere di sbarcare nel porto di Trapani - ovvero la condizione di vulnerabilità delle 10 persone soccorse in mare, di cui 3 minori non accompagnati, oltre che le certificazioni possedute dalla nave (che prescrivono espressamente che i naufraghi tratti in salvo debbano esser condotti in un luogo distante non più di 200 miglia nautiche dalla posizione del soccorso) - di rilevanza tale da determinare la non punibilità della condotta tenuta ai sensi dell'art. 4 legge 689/81;
- ii) la illegittimità dello stesso poiché adottato in violazione dei principi di diritto posti a tutela della navigazione e della salvaguardia della vita in mare (richiamando la Risoluzione Maritime Safety Committee dell'IMO del 2004, la Convenzione Salvage del 1989, nonché la Convenzione SOLAS, Convenzione SAR, oltre che il Regolamento UE 656/2014, tutti orientati a garantire un sistema rapido ed efficiente di soccorso e di sbarco, a garanzia della vita e della salute dei naufraghi nonché a tutela della sicurezza e navi soccorritrici, cui va anche assicurato il minor disturbo possibile rispetto alla rotta e ripresa delle attività ordinarie), oltre che la correttezza e legittimità della condotta tenuta dal comandante poiché eseguita in adempimento di un obbligo giuridico di protezione dei naufraghi e di tutto l'equipaggio;

- iii) la illegittima contestazione della reiterazione ex art. 1 co 2 sexies secondo periodo DL. 130/2020 in assenza dei presupposti normativi per la sua applicazione, posta la mancanza sia di un precedente provvedimento amministrativo “esecutivo” – poiché quello richiamato nell’ordinanza di ingiunzione non è provvedimento definitivo, in quanto tempestivamente impugnato innanzi all’autorità giudiziaria, con giudizio ancora pendente – sia del presupposto che la violazione sia stata commessa con la “stessa nave” (da intendersi sotto il profilo soggettivo, ossia correlato alla riconducibilità della imbarcazione ai medesimi soggetti già sanzionati) in ragione dell’intervenuto passaggio di proprietà dell’imbarcazione in questione nelle more tra il primo ed il secondo provvedimento sanzionatorio;
- iv) la illegittima applicazione della misura massima della sanzione prevista dalle legge, sulla scorta degli elementi caratterizzanti la fattispecie concreta, ed in particolare dei motivi che hanno determinato la scelta del comandante di dirigersi verso il porto di Trapani in luogo di quello di Genova, principalmente correlati alla tutela della salute e dell’incolumità dei migranti.

I ricorrenti, inoltre, a sostegno della domanda cautelare ed in punto di *periculum in mora*, hanno richiamato, oltre agli elevati costi giornalieri per l’ormeggio e costi assicurativi, la patita compressione di diritti fondamentali, quali il diritto di proprietà dell’armatore, la libertà di espressione e associazione, oltre alla radicale preclusione dello svolgimento dell’attività umanitaria svolta dalla nave Mediterranea, diretta al salvataggio di vite in mare. Hanno, poi, fatto riferimento al pericolo di applicazione della più grave sanzione della confisca.

Il Ministero dell’Interno e la Prefettura di Trapani si sono costituite in giudizio con memoria del 23.9.25 chiedendo al Tribunale di respingere la domanda cautelare azionata, nonché di integralmente rigettare l’opposizione accertando la legittimità del provvedimento amministrativo opposto.

Parte resistente - preliminarmente eccepito il difetto di giurisdizione del giudice ordinario rispetto alla decisione assunta dal Ministero circa la indicazione del Pos di Genova quale porto di sbarco, in quanto espressione di potere autoritativo della P.A. – ha contestato i singoli motivi posti a sostegno dell’avversa opposizione.

In particolare, sottolineando come gli elementi oggettivi e soggettivi dell’illecito risulterebbero pacifici tra le parti, ha escluso il ricorrere delle esimenti invocate dagli opposenti, negando sia lo stato di pericolo correlato alle condizioni meteomarine, sia la sussistenza di condizioni psicofisiche dei naufraghi tali da implicare un soccorso immediato, come dimostrerebbero le valutazioni mediche del Centro Internazionale Radio Medico (CIRM) e dell’USMAF di Lampedusa (poi confermate anche dall’USMAF di Trapani). Hanno, inoltre, negato valore scriminante alle invocate caratteristiche tecniche della nave,

tanto più che in assenza di prova circa l'esistenza di impedimenti o intralci alla navigazione tali da costituire fonte di rischio per la sicurezza, pure considerando la tipologia di navigazione cui è solita nave.

Parte opposta ha, poi, contestato il ricorrere di un potere-dovere scriminante in capo al capitano, il quale avrebbe dovuto attenersi ad un ordine legittimamente formato dall'amministrazione, cui compete in via esclusiva la individuazione del porto sicuro dove assicurare lo sbarco nel rispetto delle norme e principi di rango internazionale.

Da ultimo, ha ribadito la legittimità del provvedimento anche nella parte in cui ha contestato la reiterazione ex art. 1 co. 2 sexies secondo periodo D.L. 130/2020 ed ha applicato la sanzione nella misura massima prevista dalla legge, posta la premeditata omessa osservanza da parte del comandante di raggiungere il Pos assegnato e la persistente condotta omissiva a fronte dei reiterati inviti a dirigersi verso il porto di Genova, in assenza di situazioni tali giustificare un'evacuazione medica urgente.

Rispetto alla domanda cautelare di sospensione dell'efficacia del provvedimento del fermo, parte resistente ha contestato il ricorrere del necessario presupposto del *periculum* affermando: la possibilità di un risarcimento per equivalente di (eventuali e contestati) danni patrimoniali; l'assenza di pregiudizio correlato al mancato espletamento di attività di salvataggio, posto che l'attività di soccorso in mare è istituzionalmente attribuita allo Stato; la riferibilità delle libertà di espressione e associazione non già ai ricorrenti quanto all'associazione Mediterranea Saving Humans; la eventualità di un provvedimento di confisca solo a fronte di una ulteriore reiterazione della violazione.

Il Tribunale è chiamato a decidere, in questa sede, sulla chiesta sospensione dell'efficacia esecutiva del provvedimento di fermo della nave Mediterranea e dell'ordinanza di ingiunzione, ai sensi dell'art. 5 d.lgs. 150/2011.

In primo luogo, deve esser disattesa l'eccezione di inammissibilità del ricorso per difetto di giurisdizione del g.o. sollevata da parte opposta.

L'oggetto dell'odierno giudizio non è, infatti, costituito dal provvedimento dell'autorità che ha indicato quale Pos di sbarco il porto di Genova bensì, esclusivamente, dall'ordinanza ingiunzione che ne è scaturita in ragione della violazione dell'ordine impartito, il che implica, come è noto, il sindacato del g.o. sul provvedimento c.d. presupposto (cioè quello integrativo della norma la cui violazione è stata posta a fondamento di detta sanzione) sotto il profilo della sua legittimità al fine della sua eventuale disapplicazione.

Costituisce, sul punto, principio giurisprudenziale consolidato quello secondo cui *“In tema di sanzioni amministrative, l'opposizione all'ordinanza-ingiunzione non configura un'impugnazione dell'atto, ma introduce un ordinario giudizio sul fondamento della pretesa dell'autorità amministrativa, devolvendo al*

giudice adito la piena cognizione circa la legittimità e la fondatezza della stessa, con l'ulteriore conseguenza che, in virtù dell'art. 23 della l. n. 689 del 1981, il giudice ha il potere-dovere di esaminare l'intero rapporto, con cognizione non limitata alla verifica della legittimità formale del provvedimento, ma estesa - nell'ambito delle deduzioni delle parti - all'esame completo nel merito della fondatezza dell'ingiunzione, ivi compresa la determinazione dell'entità della sanzione, secondo i criteri stabiliti dall'art. 11 della legge citata, sulla base di un apprezzamento discrezionale insindacabile in sede di legittimità, se congruamente motivato e immune da errori logici o giuridici” (cfr. ex multis Cass. 29315/2024).

Va, preliminarmente ed ai soli fini della valutazione della istanza cautelare avanzata, evidenziata la intervenuta consumazione degli effetti del fermo amministrativo avuto riguardo alla durata massima contemplata dalla legge per le fattispecie di cui all'art. 1 co. 2 sexies primo periodo D. L. 21.10.2020 n. 130, essendo già decorsi 20 giorni dalla data di notifica della contestazione della violazione, sicché la domanda cautelare avanzata sul punto non è giuridicamente attuabile, oltre a non esser fondata su interesse attuale e concreto della parte ricorrente.

Residua e permane interesse degli opposenti ad ottenere, invece, la sospensione degli effetti del fermo amministrativo che dipendono sostanzialmente dalla contestazione della reiterazione, che ha comportato, in concreto, l'irrogazione della sanzione nella misura massima contemplata dalla legge, pari a 60 giorni.

La chiesta domanda di sospensione del fermo pare - alla luce di una valutazione necessariamente sommaria ed allo stato degli atti, tipica della presente fase - dotata di adeguato *fumus* di fondatezza.

Ed invero, tra i motivi che sorreggono l'opposizione vi è anche – per quanto ad oggi rileva ai fini della decisione sull'istanza cautelare – quello afferente alla illegittimità del provvedimento nella parte in cui ha contestato la reiterazione della violazione, con irrogazione della sanzione accessoria del fermo nella misura massima contemplata dalla legge. Sul punto, l'ordinanza ingiunzione ha motivato facendo riferimento alla “*premeditata, omessa osservanza da parte del comandante della nave, delle indicazioni di raggiungere il Pos assegnato in Genova*”, ed ancora alla gravità del comportamento del comandante “*in considerazione della persistente condotta omissiva, anche a fronte dei reiterati inviti rivolti da IT MRCC affinché la nave procedesse in rotta diretta e alla massima velocità sostenibile verso il POS assegnato e questo anche quando, a seguito dell'intervento delle autorità sanitarie, era stato escluso che i migranti versassero in condizioni tali da richiedere un'evacuazione medica urgente*”.

Ricordato che in tema di opposizione avverso il provvedimento che irroga una sanzione amministrativa, nel caso di contestazione della misura della sanzione, il giudice dell'opposizione è autonomamente chiamato a controllarne la rispondenza alle previsioni di legge (cfr. Cass. 6778/2015), e precisato che il fermo amministrativo in questione ha natura

“sostanzialmente penale” (come pure sancito da Corte Cost. 101/2025), è necessario verificare che la sanzione irrogata in concreto sia effettivamente parametrata, e dunque proporzionata, alla gravità della violazione, come pure espressamente prescritto dall’art. 1 co. 2 quater D.L. 21.10.2020 n. 130, secondo cui: “*Nella determinazione della durata del fermo si ha riguardo alla gravità della violazione e all’opera svolta dall’agente per l’eliminazione o l’attenuazione delle conseguenze della violazione stessa*”.

Nella fattispecie, sulla scorta di una valutazione sommaria degli atti di causa, pare dotato di adeguato *fumus* di fondatezza il motivo di opposizione connesso alla censurata illegittimità del provvedimento sotto il profilo della quantificazione della sanzione (ferma restando ogni ulteriore valutazione circa gli ulteriori motivi di opposizione che verranno analizzati in sede di merito).

Ed infatti, nella determinazione della durata del fermo amministrativo non può non tenersi conto, anzitutto, delle concrete modalità dell’azione da parte dell’autore della violazione, il quale – lungi dal disattendere *sic et simpliciter* le indicazioni circa il Pos di sbarco – ha più volte sollecitato l’autorità amministrativa a provvedere ad una rideterminazione dello stesso, sempre motivando tale istanza in ragione delle circostanze del caso concreto. Va, infatti, certamente tenuto conto dei motivi che hanno spinto l’autore a non seguire le indicazioni fornite dall’autorità amministrativa: il comandante, nel caso concreto, sulla scorta di quanto articolato nel ricorso introduttivo e riscontrabile anche nella documentazione a questo allegata (cfr. all. 13 fascicolo ricorrente), non avrebbe agito per finalità egoistiche e/o di profitto, bensì per la tutela delle persone tratte in salvo, onde evitare a queste possibili pregiudizi correlati alla ulteriore protrazione della navigazione verso il porto di Genova, tenuto conto delle (pacifiche e documentate) condizioni di vulnerabilità delle stesse, peraltro particolarmente pregnanti rispetto ai tre naufraghi minori di età. Ed infatti, se è pacifica l’assenza di condizioni sanitarie dei naufraghi tali da implicare un imminente pericolo di vita, risulta comunque precipuamente documentata – e non pare nemmeno contestata dalla parte resistente – una generale condizione di fragilità degli stessi, sia sul piano fisico che psicologico.

La trasgressione alle indicazioni delle autorità pare mossa da esclusivo spirito solidaristico, a tutela dei soggetti fragili che si trovavano a bordo dell’imbarcazione, ed in ogni caso non si profila idonea a pregiudicare (ma, al contrario, a salvaguardare) gli obiettivi di tutela della vita e della salute in mare di cui gli Stati sono portatori alla luce delle convenzioni internazionali che regolano la materia.

Dall’altro lato, in punto di valutazione delle conseguenze della condotta, va anche considerato che lo sbarco di soli 10 migranti, e non uno sbarco di massa, in un porto diverso rispetto a quello prestabilito dall’autorità, non appare idonea ad incidere in maniera rilevante

e significativa sugli interessi di rango pubblicistico e di tutela dell'ordine pubblico cui si basava l'indicazione del Pos di Genova, né sul punto l'ordinanza opposta ha specificamente motivato.

In definitiva, dovendosi operare una valutazione circa la gravità della violazione alla luce del principio costituzionale di proporzionalità della sanzione alla gravità del fatto, le concrete modalità dell'azione ed i motivi che hanno spinto il comandante a disattendere l'indicazione dell'autorità circa il Pos di Genova quale porto di sbarco, che permeano e caratterizzano la condotta sanzionata, paiono, ad un primo vaglio, tali da non giustificare l'applicazione della sanzione nella misura massima prevista dalla legge, sicché appare dotata di adeguato *fumus* di fondatezza la richiesta di sospensione cautelare degli effetti del fermo correlata alla domanda di riduzione dello stesso, tanto più che in considerazione della già intervenuta consumazione di più della metà del periodo di interdizione complessivi comminato con l'ordinanza ingiunzione impugnata.

A ciò si accompagna anche la valutazione circa l'opportunità della sospensione degli effetti conseguenti alla contestata reiterazione, da cui dipende l'irrogazione della sanzione in questione per un tempo maggiore rispetto alla misura massima prevista per la fattispecie di violazione "base" (pari a giorni venti).

Ed infatti, ai sensi dell'art. 8 bis co. 7 l. 689/81 (certamente applicabile alla fattispecie della reiterazione ex art. 1 co. 2 sexies secondo periodo d.l. 21.10.2020 n. 130 stante l'espresso richiamo operato dall'art. 1 co. 2 *septies*) *"gli effetti conseguenti alla reiterazione possono essere sospesi fino a quando il provvedimento che accerta la violazione precedentemente commessa sia divenuto definitivo. La sospensione è disposta dall'autorità amministrativa competente, o in caso di opposizione dal giudice, quando possa derivare grave danno"*.

Nella fattispecie, vero è che l'ordinanza ingiunzione del 15.12.23 emessa dalla Prefettura di Chieti può, allo stato, considerarsi "provvedimento esecutivo" ai fini della applicazione della recidiva ex art. 1 co. 2 sexies secondo periodo d.l. 21.10.2020 (stante l'assenza di un sopravvenuto provvedimento di sospensione degli effetti della stessa), tuttavia, è pacifico (oltre che documentato *per tabulas* da parte dei ricorrenti cfr. all. 17 e 18) che avverso la stessa è stata proposta tempestiva opposizione innanzi al Tribunale territorialmente competente.

La circostanza che tale provvedimento sia ancora *sub iudice*, e quindi passibile di revoca da parte dell'autorità giudiziaria investita dell'opposizione, impedisce, evidentemente, di connotarlo di definitività, rendendo applicabile alla fattispecie per cui è causa la citata norma di cui all'art. 8 bis co. 7 l. 689/81.

Ricorre, peraltro, il necessario requisito del *periculum in mora*, posto che il protrarsi del fermo (per effetto della contestata reiterazione e per la irrogazione della misura massima della sanzione) nelle more dell'odierno di giudizio di opposizione potrebbe determinare "grave

danno” nella sfera giudica degli opposenti, tanto più che a fronte della ancor rilevante residua durata del fermo amministrativo della nave Mediterranea nel porto di Trapani.

L’inibizione dell’utilizzo della nave, infatti, produce conseguenze, anzitutto, sul piano strettamente patrimoniale, come specificamente allegato dai ricorrenti. Ed infatti, risulta gravemente pregiudizievole la sopportazione di ingenti costi e spese connessi al forzato fermo, non già solo considerati di per sé ma pure rapportati alla vanificazione dei finanziamenti ricevuti per le attività di tutela della vita in mare, e quindi alla distrazione dei fondi raccolti dalle finalità per cui erano destinati.

Il fatto, poi, che le attività di salvataggio e soccorso in mare siano istituzionalmente attribuite alle autorità statali non elimina il grave pregiudizio correlato alla totale impossibilità di utilizzare la nave Mediterranea, quale strumento per la realizzazione delle finalità e degli obiettivi umanitari e solidaristici: tale radicale inibizione alla navigazione implica inevitabili e pregiudizievoli riflessi sul campo d’azione degli autori dell’illecito e sulle attività – particolarmente meritevoli di tutela poiché finalizzate alla salvaguardia della vita umana - che questi svolgono.

In definitiva, fatte salve le statuizioni che verranno rese in sede di merito, va disposta la sospensione dell’efficacia del provvedimento opposto, con conseguente sospensione del fermo amministrativo della nave.

P.Q.M.

Sospende l’efficacia esecutiva dell’ordinanza di ingiunzione notificata agli opposenti in data 1.9.25 con conseguente sospensione del fermo amministrativo della nave;

spese al merito

Manda la cancelleria per gli adempimenti di competenza.

Così deciso in Trapani, in data 1/10/2025.

Il Giudice

Federica Emanuela Lipari