

Il 4 novembre 2020 si è svolta a Ragusa l'udienza preliminare nel procedimento contro il comandante della nave Open Arms e la capo missione delle operazioni di salvataggio avvenute nel marzo del 2018, imputati di violenza privata e di favoreggiamento dell'immigrazione clandestina, perché dopo essere intervenuti, in acque internazionali soccorrendo 218 persone anziché dirigersi verso Malta e richiedere alle autorità maltesi l'indicazione di un porto sicuro si dirigevano verso le coste italiane *“costringendo le autorità italiane [...] a concedere loro l'approdo in un porto del territorio italiano per sbarcare i 216 migranti onde evitare di incorrere nella violazione della legge n.47/2017 per quanto attiene ai migranti minorenni e, comunque, dell'art.13 della Convenzione di Ginevra”* e perché *“favorivano l'ingresso in territorio italiano”* dei naufraghi soccorsi. La nave, su richiesta dalle autorità italiane, era intervenuta al largo di Tripoli in soccorso dei migranti in pericolo e, dopo la evacuazione medica di un neonato e della madre, li aveva condotti al porto di Pozzallo. Inizialmente la Procura di Catania aveva contestato il reato di associazione per delinquere finalizzata all'immigrazione clandestina, ma tale ipotesi veniva ritenuta insussistente; il procedimento veniva trasferito a Ragusa.

Il GIP dissequestrava la nave, ritenendo sussistere lo stato di necessità in quanto gli obblighi internazionali di soccorso in mare possono dirsi adempiuti solo con lo sbarco in un *“luogo sicuro”*, e che la Libia era *“luogo in cui avvengono gravi violazioni dei diritti umani”*. Né per il GIP vi era stata *“una effettiva e concreta disponibilità di Malta ad accogliere i migranti”*. Il Tribunale del Riesame confermava l'ordinanza di dissequestro, evidenziando che tutte le fasi dei soccorsi erano avvenute *“dietro costante interlocuzione con le autorità italiane”*.

Concluse le indagini preliminari, il P.M. chiedeva ugualmente il rinvio a giudizio degli indagati; Ministero dell'Interno e Presidenza del Consiglio dei Ministri a febbraio 2020 si costituivano parte civile nel procedimento.

La difesa degli imputati ha richiamato tra le altre le disposizioni della Convenzione internazionale per la sicurezza della vita in mare del 1974, per cui il comandante deve *“procedere quanto più velocemente possibile in soccorso”* di persone in pericolo, del codice della navigazione italiano, e della Convenzione internazionale sulla ricerca e il soccorso in mare del 1979 (SAR) che obbliga gli Stati firmatari 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”* ed a *“fornirle le prime cure mediche o di altro genere ed a trasferirla in*

*un luogo sicuro*”, nonché il fatto che gli stati membri dell’Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) nel 2004 hanno adottato emendamenti alle convenzioni, in modo che all’obbligo del comandante della nave di prestare assistenza faccia da complemento l’obbligo degli Stati di coordinare le operazioni e fornire ogni assistenza alla nave, liberandola quanto prima dall’onere derivante dal soccorso, e che le successive linee guida emanate dall’IMO hanno stabilito l’obbligo per lo Stato che per primo abbia ricevuto la notizia del pericolo o che abbia assunto il coordinamento delle operazioni, di individuare sul proprio territorio un luogo sicuro ove sbarcare le persone soccorse, qualora non vi sia l’accordo con lo stato il cui territorio sia più prossimo alla zona dell’evento. Le operazioni S.A.R., possono considerarsi terminate solo con lo sbarco di dette persone in un *place of safety* (P.O.S.).

La difesa ha contestato comunque la sussistenza nella fattispecie degli elementi della violenza privata, in quanto essendo stato assunto dalle autorità italiane sin dall’inizio il coordinamento dell’evento, esse avevano l’obbligo di indicare un porto sicuro di sbarco, e correttamente gli imputati hanno continuato a chiederne l’assegnazione, ma il Centro di Coordinamento non chiedeva alle autorità maltesi di autorizzare lo sbarco.

La vastissima area SAR marittima maltese si sovrappone in parte a quella italiana, comprendendo parte delle acque territoriali italiane, in quanto Malta ha preteso di far coincidere tale area con quella di controllo dello spazio aereo, rifiutando di raggiungere un accordo con l’Italia per armonizzare i confini delle rispettive SRR e Malta è l’unica nazione europea a non aver ratificato gli emendamenti del 2004 alle Convenzioni SAR e SOLAS e a non aver accettato le discendenti linee guida dell’IMO.

Le dichiarazioni raccolte in sede di investigazioni difensive dai legali di Open Arms hanno confermato che l’avvio delle operazioni di salvataggio è avvenuto sotto il coordinamento italiano, ed hanno chiarito i rapporti intercorsi con le autorità maltesi e soprattutto il fatto che fu il Capo di gabinetto dell’allora Ministro dell’Interno Minniti, a seguito dell’attivazione del Senatore Manconi, all’epoca Presidente della Commissione speciale per la tutela dei diritti umani del Senato, ad indicare la destinazione di Pozzallo quale luogo di sbarco delle persone soccorse.

La Giudice dell’Udienza Preliminare ha dichiarato il non doversi procedere nei confronti degli imputati in quanto ha ritenuto non sussistere l’ipotesi della violenza privata e non punibile per stato di necessità il reato di favoreggiamento dell’immigrazione clandestina. Si attendono le motivazioni della sentenza.