

dell'immigrazione e della Polizia delle Frontiere, acquisito all'udienza dell'11.12.2006 e contenuto in produzione documentale della difesa).

Per questi ultimi aspetti, si confronti la deposizione del teste Morana Antonio, ufficiale di ispezione presso la Capitaneria di Porto di Porto Empedocle (cfr. pagg. 59 e segg. del verbale fonoregistrato dell'11.12.2006); la deposizione del teste Ausenda Alessandro, dirigente dell'Ufficio Prevenzione Generale e Soccorso Pubblico (UPGSP) - Squadra Nautica - della Questura di Agrigento (cfr. pagg. del verbale fonoregistrato del 18.6.2007) e la deposizione del teste Bulone Roberto, in servizio presso la Questura di Agrigento (cfr. verbale fonoregistrato del 7.7.2008).

1.f. Il periodo finale: dal divieto di entrare in acque nazionali fino all'ingresso (autorizzato) nel porto di Porto Empedocle (1 luglio - 12 luglio 2004).

A seguito - e nel rispetto - del divieto di entrare in acque italiane, la motonave Cap Anamur si fermava rimanendo (tecnicamente effettuando la manovra di "up and down") a circa 17 miglia da Porto Empedocle ossia in acque internazionali in prossimità del limite delle acque territoriali italiane (pari a 12 miglia dalla linea di costa).

In questa fase la Cap Anamur veniva sottoposta a un costante monitoraggio (24 ore su 24) da parte delle motovedette delle varie forze di polizia (Guardia Costiera, Guardia di Finanza, Marina Militare, Polizia di Stato, Carabinieri) che svolgevano operazioni di vigilanza e di ordine pubblico al fine di tenere sotto controllo la motonave e di verificare il rispetto del divieto ad essa impartito.

Va evidenziato che il divieto di fare ingresso in acque italiane non veniva mai trasgredito dalla motonave né risultano tentativi da parte di quest'ultima di forzare il blocco creato dalle motovedette italiane durante le operazioni di polizia (cfr. pag. 36 della deposizione del teste Tarantino; esame dell'imputato Schimdt e decreto di archiviazione relativo al reato di resistenza a pubblico ufficiale acquisito all'udienza del 15.1.2007).

Tale periodo si caratterizzava dal tentativo di risoluzione della questione (diplomatica e giuridica), che non accennava a districarsi, circa l'individuazione dello Stato (Germania, Italia o Malta) competente a trattare le (prospettate) richieste di asilo politico dei 37 migranti.

In questa fase si susseguivano, invero, diversi contatti (sia mediante note di comunicazione ufficiali sia mediante comunicati stampa) a livello politico-diplomatico tra le autorità di governo italiane (Ministero dell'Interno) e le omologhe autorità sia tedesche che maltesi aventi ad oggetto la questione relativa all'individuazione dello Stato

competente a ricevere le domande di asilo politico dei 37 migranti: l'Italia, quale Stato costiero; la Germania, quale Stato della bandiera della nave in cui si trovavano i richiedenti asilo; Malta, quale Stato in cui la nave aveva fatto scalo con i naufraghi/migranti a bordo.

La situazione entrava in una fase di stallo poiché ciascuna autorità governativa (quella italiana e quella tedesca) era convinta sostenitrice della competenza dell'altra.

Inoltre, nel momento in cui, a livello politico-diplomatico, le autorità di governo italiana e tedesca prospettavano una possibile competenza maltese, le autorità de La Valletta, a loro volta, respingevano tale soluzione negando sostanzialmente la propria competenza.

In merito a tali aspetti, si vedano la deposizione del dottor Pinto Giovanni (cfr. pagg. 19, 20 e 26 e 52 del verbale fonoregistrato del 3.11.2008), il comunicato stampa del Ministero dell'Interno tedesco e la comunicazione del Ministero Affari Esteri di Malta (acquisiti all'udienza del 3.11.2008 con relative traduzioni in italiano acquisite mediante relazione peritale all'udienza del 16.2.2009).

Nel tentativo di risolvere la questione intervenivano, anche salendo a bordo della nave, diverse persone.

In particolare, Hein Christopher (cfr. pagg. 3 e segg. del verbale fonoregistrato del 16.6.2008) direttore del C.I.R. (Consiglio Italiano per i Rifugiati) - Associazione ONLUS che si occupa di rifugiati richiedenti il diritto di asilo politico in Italia e in Europa, ha riferito di essere stato contattato - sin dal 24 giugno - dall'associazione gemella tedesca la "Pro Asyl" a sua volta evidentemente stimolata in tal senso dal Comitato Cap Anamur (cfr. esame dell'imputato Schimdt alla pag. 112).

Nell'ambito di tale incarico, l'Hein aveva inizialmente (1 luglio) contatti con il dottor Pinto, direttore del Dipartimento Immigrazione del Ministero degli Interni.

In data 7 luglio Hein Christopher saliva a bordo della Cap Anamur con l'avvocato del CIR Bisagna Giorgio, un interprete di lingua sudanese e Filippini De Regibus La Rosa Salvatore, avvocato internazional-marittimista appositamente contattato dal CIR al fine di fornire un contributo legale per sbrogliare l'*empasse*.

In data 8 luglio le richieste di asilo politico compilate da ciascuno dei migranti - previamente avvertiti dal comandante dell'obbligo di dire la verità circa le loro generalità - venivano consegnate all'avvocato Bisagna Giorgio al fine di essere trasmesse in Germania presso l'Ufficio Federale per l'Asilo di Norimberga unitamente ad un elenco nominativo e fotografico dei richiedenti asilo (cfr. esame imputato; documentazione acquisita all'udienza del 14.1.2008).

Attraverso il contributo dei soggetti predetti, il Comitato Cap Anamur tentava di verificare l'esistenza dei presupposti del riconoscimento dello status di rifugiato politico in capo ai 37 migranti e, comunque, di risolvere la questione. Veniva, altresì, prospettata da parte di Hein e La Rosa, quale soluzione, la possibilità che le richieste di asilo venissero esaminate dalle autorità tedesche chiedendo all'Italia (soltanto) una sorta di salvacondotto per consentire il transito degli extracomunitari nel territorio al fine di raggiungere la Germania (cfr. esame di Filipini De Regibus La Rosa Salvatore di cui al verbale del 18.2.2008 ed esame di Hein Christopher di cui al verbale del 16.6.2008).

Le autorità governative tedesche rifiutavano di ricevere le richieste di asilo politico in quanto la nave non avrebbe potuto essere considerata luogo di accettazione delle richieste suddette.

Nel frattempo, la motonave Cap Anamur riceveva, altresì, le visite di giornalisti, politici e prelati i quali, su imbarcazioni veloci, la raggiungevano e salivano a bordo rimanendovi per diverso periodo.

Anche il personale di organizzazioni umanitarie (Emergency) raggiungeva in quei giorni la Cap Anamur provvedendo a portare merce (generi alimentari, acqua etc) e ad offrire assistenza medica ritenendo che le numerose persone presenti a bordo potessero andare incontro con il trascorrere dei giorni a problemi di sostentamento o di tipo sanitario.

A bordo della nave erano già presenti i cinque giornalisti tedeschi saliti sulla Cap Anamur insieme a Bierdel in data 28 giugno.

In particolare, Hilbert Martin, giornalista della casa di produzione televisiva "Aquino Film" di Colonia, ha riferito di essere venuto a conoscenza della vicenda della Cap Anamur a seguito di un'intervista che Bierdel aveva rilasciato alla radio tedesca relativamente al salvataggio di 37 naufraghi e di aver quindi deciso di recarsi a bordo della motonave per realizzare il filmato (documentario) sulla vita della nave prendendo contatti con il Comitato Cap Anamur di Colonia.

Il Martin ha riferito che durante la sua permanenza a bordo (dal 28 giugno al 2 luglio) effettuava riprese video a bordo della nave nonché interviste ai naufraghi (cfr. pag. 44 del verbale fonoregistrato del 16.1.2008).

I cinque giornalisti tedeschi (Burog Andreas Gerard, cameraman della televisione tedesca ZDF; Hilbert Martin e Fleisjer Chhirsoph Wilhelm, giornalisti freelands; Hasker Hins Urgan Werner e Lainos Lutem Fir, giornalisti della ZDF) facevano poi ritorno sulla terraferma (porto di Sciacca) in data 2 luglio 2004 (cfr. deposizione del commissario Vivona Antonella, dirigente del commissario di Sciacca, di cui alle pagg. 11 e segg. del

verbale fonoregistrato del 18.6.2007).

Risulta, altresì, che Bierdel rilasciava spesso interviste riprese dall'operatore munito di videocamera.

Va detto, inoltre, che diversi filmati riproducenti scene di bordo (in particolare, quello relativo al salvataggio) venivano immessi in rete sul sito www.capanamur.org (cfr. pag. 83 dell'esame Cacciatore di cui al verbale del 24.9.2007).

In data 6 luglio salivano a bordo alcuni giornalisti e fotografi italiani tra cui Viviano Francesco del quotidiano "La Repubblica"; Porqueddu Mario del quotidiano "Corriere della Sera" e Monteforte Roberto del quotidiano "L'Unità" (escussi come testi in dibattimento) nonché alcuni prelati tra cui padre Cosimo Spadavecchia, frate comboniano e missionario in paesi africani.

Risulta, altresì, che a bordo della nave veniva tenuta giornalmente una conferenza stampa a cui partecipavano il capitano Schimdt, Bierdel, in qualità di consigliere del comitato Cap Anamur e i vari giornalisti avente ad oggetto l'evoluzione della situazione.

La vicenda della Cap Anamur erano ormai divenuta oggetto di un forte interesse mediatico da parte dell'opinione pubblica sia nazionale che internazionale.

Dalle deposizioni testimoniali delle persone salite bordo sono emerse, in perfetta linea con quanto risulta dall'esame dell'imputato Schimdt, le seguenti circostanze di fatto.

I giornalisti, gli avvocati e i prelati avevano contatti con i naufraghi, i quali raccontavano la loro storia manifestando naturalmente l'intenzione di sbarcare.

Dai colloqui intrattenuti con i migranti, anche mediante l'intervento degli interpreti, iniziava a sorgere il dubbio in merito alla circostanza che gli extracomunitari fossero effettivamente sudanesi scaturendone persino una diversità di vedute tra coloro (l'interprete di lingua inglese) che ritenevano che i migranti non provenissero effettivamente dal Sudan e coloro (padre Cosimo Spadavecchia) che, al contrario, non dubitavano di tale provenienza (cfr. deposizione del teste Monteforte Roberto, che ha riferito tale circostanza *de relato*, alle pagg. 35- 36 del verbale fonoregistrato del 21.4.2008).

La situazione a bordo, inizialmente tranquilla, diveniva, con il passare dei giorni, sempre più difficile da gestire.

Invero, i 37 migranti, non vedendo la fine della situazione nonostante il passare dei giorni iniziavano a mostrare atteggiamenti di nervosismo, frustrazione e tensione: alcuni piangevano, altri sbattevano la testa contro le lamiere (così il teste Viviano Francesco alle pagg. 94-95 del 18.2.2008).

In particolare, uno dei migranti minacciava di gettarsi in mare salendo sulla balaustra; altri manifestavano l'intenzione di compiere lo stesso gesto in modo da raggiungere la costa a nuoto sperando di essere recuperati da altre imbarcazioni (cfr., in particolare, la deposizione del teste Viviano, pag. 105; le deposizioni degli altri giornalisti escussi; l'esame dell'imputato Schimdt e il verbale di dichiarazioni rese da Rizzo Calogero con relative fotografie acquisite all'udienza del 16.2.2009).

La situazione rischiava di divenire ingovernabile; si temevano, in particolare, comportamenti di insubordinazione o, persino, di rivolta anche in considerazione del numero limitato di membri dell'equipaggio rispetto a quello dei migranti.

Ciò induceva il comandante Schimdt a disporre una sorta di coprifuoco (limitazione di orario) e un posto di vigilanza.

Il capitano Schimdt comunicava alle autorità italiane la situazione rappresentando l'impossibilità di garantire la sicurezza a bordo e, pertanto, reiterava la richiesta di fare ingresso nelle acque italiane (11 luglio).

A questo punto, le autorità italiane, ritenendo che il capitano Schimdt avesse rappresentato - oltre che una difficoltà di controllo dei naufraghi - un'emergenza sanitaria e una carenza di acqua e viveri, autorizzava la Cap Anamur ad entrare nelle acque territoriali e ad ormeggiare ad un miglio e mezzo dal porto di Porto Empedocle di modo che fossero effettuati i controlli sanitari attraverso ufficiali medici delle forze italiane (cfr. esame del teste Cacciatore di cui al verbale del 24.9.2007).

Il personale sanitario salito a bordo della nave non riscontrava alcuna emergenza sanitaria in atto.

Invero, il dottor Pendola Ignazio, medico in servizio presso il CPT (Centro di Permanenza Temporanea) di Agrigento non effettuava alcuna visita medica in quanto nessuno dei passeggeri ne richiedeva l'intervento e, escluso un migrante che soffriva di ipotensione, non riscontrava alcuna situazione tale da richiedere un atto medico urgente (cfr. verbale fonoregistrato del 12.11.2007).

Il fatto che a bordo della nave non vi fosse nessuna emergenza sanitaria è emerso in modo induttivo anche dalla testimonianza di La Lomia Gioacchino, medico in servizio presso la Questura di Agrigento.

Questi, invero, recatosi unitamente ad altri medici del 118 sottobordo alla Cap Anamur per offrire assistenza medica, otteneva risposta negativa in quanto le persone a bordo - tra cui i giornalisti italiani che evidentemente avevano contezza di quanto accadeva sulla nave - riferivano che nessuno aveva necessità di cure mediche (cfr. deposizione di La

Lomia Gioacchino, alle pagg. 56 del verbale fonoregistrato del 12.11.2007).

Nello stesso senso la deposizione del dottor Ferrigno Salvatore, medico dell'elisoccorso intervenuto unitamente al dottor La Lomia (cfr. pagg. 68 e segg. del medesimo verbale fonoregistrato).

Infine, la dottoressa Voltura, a seguito di visita medica da lei effettuata al momento dell'approdo della Cap Anamur, accertava che gli extracomunitari erano in discrete condizioni fisiche non rilevando segni o sintomi di malattia contagiosa o infettiva (così la teste Voltura Rosalba, medico in servizio presso il Centro di Permanenza Temporanea di Agrigento, pagg. 48 e segg. del verbale fonoregistrato del 12.11.2007).

La mattina del 12 luglio 2004 la motonave Cap Anamur, dopo aver ricevuto l'autorizzazione dalla Guardia Costiera, attraccava nel porto di Porto Empedocle.

Al momento dell'arrivo in porto, i migranti e gli altri passeggeri indossavano una maglietta con la scritta "Cap Anamur" e salutavano festanti le persone presenti sulla banchina del molo. Nell'immediatezza dello sbarco le 37 persone extracomunitarie tutte sprovviste di documenti di identità presentavano richieste di asilo politico dichiarando di essere sudanesi.

Dai controlli eseguiti si accertava che dei 37 migranti (tutti di sesso maschile) trentuno provenivano dal Ghana e sei dalla Nigeria.

Le richieste di asilo politico dei migranti venivano quindi respinte dalla Commissione per i Rifugiati dandosi poi corso alle procedure di respingimento degli stranieri.

Tanto risulta dalle deposizioni testimoniali di Cacciatore Antonio; Rando Giuseppe; Enipoli Corrado, già citate; Di Blasi Antonio, ispettore capo della Squadra Mobile di Agrigento (pagg. 6 e segg. del verbale fonoregistrato del 28.5.2007); Pinto Giovanni (pagg. 34 e segg. del verbale del 3.11.2008); dai certificati anagrafici rilasciati dalle rispettive ambasciate del Ghana e della Nigeria (acquisiti all'udienza del 3.11.2008 con relativo testo tradotto in italiano acquisito all'udienza del 16.2.2009) e dai provvedimenti questorili di espulsione (acquisiti all'udienza dell'11.12.2006).

2. LA VALUTAZIONE GIURIDICA DEL FATTO

2.a) Il riconoscimento della causa di giustificazione dell'adempimento di un dovere imposto da una norma di diritto internazionale.

Il fatto commesso dagli imputati Schimdt e Bierdel (attività diretta a procurare l'ingresso in Italia di 37 stranieri non aventi i requisiti per fare legittimo ingresso nel territorio dello Stato in base agli artt. 4 e 10 D.Lvo 286/1998 e rispetto ai quali non sussisteva alcun

presupposto ostativo al respingimento secondo gli artt. 10, comma 4, e 19 del medesimo decreto), idoneo ad integrare la fattispecie criminosa contestata in rubrica sotto il profilo dell'elemento oggettivo del reato, trova, tuttavia, giustificazione nella scriminante di cui all'art. 51 c.p. nella specie di adempimento di un dovere imposto da una norma di diritto internazionale.

L'operatività della scriminante muove dal riconoscimento di un (primo) dato oggettivo: il salvataggio di trentasette persone in pericolo di scomparsa in mare.

Invero, alla luce delle risultanze processuali sopra esposte (cfr. paragrafo 1.c), è da ritenersi certo che il capitano Schimdt - mediante il trasbordo degli occupanti il gommone sulla motonave Cap Anamur - effettuasse un'operazione di soccorso in mare con la conseguenza che le trentasette persone tratte in salvo, ancor prima di essere "migranti" o "richiedenti asilo", sono in primo luogo "naufraghi".

In proposito, vanno evidenziate ulteriori risultanze e valutazioni probatorie idonee a non far dubitare dell'avvenuto salvataggio.

La verifica della buona riuscita delle riparazioni meccaniche effettuate a Malta imponeva alla motonave Cap Anamur di lasciare il porto de La Valletta e di procedere alternando fasi di navigazione (a velocità diverse) a fasi di stazionamento ("alla deriva"). Tali manovre, infatti, permettevano di testare l'efficienza dei motori sia sotto sforzo che a velocità ridotta e, al contempo, consentivano il necessario raffreddamento delle macchine (cfr. esame dell'imputato Schimdt alle pagg. 74 e 75 del verbale del 17 dicembre 2007).

Non può dubitarsi dunque che la nave avrebbe dovuto effettuare (ed effettuava) un rodaggio in base alle prescrizioni tecniche imposte dal direttore di macchine per un periodo stimato di cinque giorni e che non avrebbe potuto allontanarsi da Malta per timore di sopravvenienza di nuovi guasti meccanici anche in attesa dell'arrivo di pezzi di ricambio (cfr. esame dell'imputato Schimdt di cui al verbale suddetto nonché fatture delle varie riparazioni effettuate in più giorni).

L'imputato Schimdt ha fornito, inoltre, una plausibile spiegazione relativamente al fatto che la Cap Anamur lasciava il porto de La Valletta senza comunicare il successivo porto di approdo (ulteriore "anomalia" riscontrata dalle autorità marittime italiane al momento della verifica della domanda di accosto inoltrata dalla Cap Anamur).

Invero, il capitano Schimdt ha riferito che, al momento della partenza da Malta in data 19 giugno, la Cap Anamur non indicava alle autorità portuali la prevista destinazione (Accaba, Giordania) limitandosi a rilasciare la dichiarazione "destinazione in alto mare".

in attesa di nuovo ordine" poiché il Comitato - venuto a conoscenza di situazioni (guerriglia) che non avrebbero consentito, una volta effettuato lo sbarco ad Accaba, un trasporto sicuro della merce via terra verso l'Iraq - attendeva che la motonave proseguisse nel frattempo le prove tecniche nel Mediterraneo prima di decidere se confermare la destinazione della motonave verso il porto di destinazione già previsto (Accaba) o se, invece, disporre di raggiungere direttamente l'Iraq via mare (cfr. pagg. 56-57 dell'esame imputato Schimdt di cui al verbale predetto).

La ricostruzione giustificativa suddetta appare ragionevole, si presenta perfettamente coerente con le premesse storiche inizialmente esposte (finalità del Comitato "Cap Anamur", scopo del viaggio e rotta della nave), è corroborata dalla documentazione in atti (fatture di riparazioni; lista "Cheng") e non è contrastata da alcuna prova a carico.

Inoltre, le dichiarazioni rese dall'imputato Schimdt nel corso dell'esame dibattimentale risultano perfettamente coincidenti con quelle rese dall'imputato Bierdel nei verbali di interrogatorio cui si è sottoposto (cfr. verbali acquisiti all'udienza del 16.2.2009).

Le medesime risultanze sono state, altresì, riferite dall'infermiera di bordo Geiger Brigit Rosemarie, teste della difesa (cfr. pag. 135 del verbale fonoregistrato del 3.11.2008).

Infine, elementi di conferma, in particolare circa l'esecuzione delle prove meccaniche, si rinvennero nelle dichiarazioni rese da Rembleswski Henryk, motorista della Cap Anamur, e da Behet Erhard Helmut, altro membro dell'equipaggio della nave (cfr. verbali di sommarie informazioni rese alla Questura di Agrigento in data 19 agosto 2004 e acquisiti all'udienza del 21 aprile 2008).

E' da escludere allora che i movimenti effettuati dalla Cap Anamur nel periodo temporale prossimo al salvataggio siano sintomatici di un'operazione di "pattugliamento" della motonave nelle acque del Mar Mediterraneo (cfr. pag. 25 della deposizione del luogotenente Tarantino nonché deposizione di Empoli Corrado).

Una siffatta conclusione apparirebbe pura illazione processuale e, peraltro, non escluderebbe, di per sé sola, la sussistenza delle condizioni oggettive (pericolo di affondamento del gommone e grave pericolo di scomparsa in mare degli occupanti) che imponevano il trasbordo sulla Cap Anamur delle 37 persone occupanti il natante.

Orbene, accertato il primo dato di fatto (il salvataggio), va evidenziata la normativa di riferimento che consente di valutare (e scriminare) la condotta posta in essere dagli imputati dal momento della operazione di soccorso alla decisione e conseguente attuazione di trasportare i naufraghi in territorio italiano.

Va premesso che, in base all'art. 10 della Costituzione, l'ordinamento giuridico italiano si

conforma alle norme del diritto internazionale generalmente riconosciute.

Tra queste rientrano quelle poste dagli accordi internazionali in vigore in Italia, le quali assumono, in base al principio fondamentale *pacta sunt servanda*, un carattere di sovraordinazione rispetto alla disciplina interna ai sensi dell'art. 117 Cost. secondo cui la potestà legislativa è esercitata nel rispetto, tra l'altro, dei vincoli derivanti dagli obblighi internazionali.

In primo luogo, va fatto riferimento alla Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare di Montego Bay del 10 dicembre 1982 (c.d. UNCLOS - *United Nations Convention of the law of the sea*), ratificata e resa esecutiva in Italia con Legge 2 dicembre 1994, n. 689, che costituisce testo normativo fondamentale in materia di diritto della navigazione. L'art. 98 della Convenzione UNCLOS impone al comandante di una nave di prestare assistenza a chiunque si trovi in pericolo in mare nonché di recarsi il più presto possibile in soccorso delle persone in difficoltà qualora venga informato che tali persone abbiano bisogno di assistenza, nei limiti della ragionevolezza dell'intervento.

Il secondo comma del detto articolo prevede che gli Stati costieri creino e curino il funzionamento di un servizio permanente di ricerca e di salvataggio adeguato ed efficace per garantire la sicurezza marittima e, se del caso, collaborino a questo fine con gli Stati vicini nel quadro di accordi regionali.

La predetta disposizione normativa è espressione del principio fondamentale della solidarietà in mare e rientra - in base all'art. 311 della Convenzione medesima - tra le norme che non possono essere oggetto di deroga da parte degli Stati anche mediante accordi con altri Stati.

Vanno evidenziate altre convenzioni internazionali, egualmente vigenti in Italia, che contengono disposizioni di completamento della norma sopra citata.

L'art. 10 della Convenzione sul soccorso in mare (e nelle acque in genere) del 1989 c.d. SALVAGE dispone che "ogni comandante è obbligato, nella misura in cui ciò non crei pericolo grave per la sua nave e le persone a bordo, a soccorrere ogni persona che sia in pericolo di scomparsa in mare. Gli Stati adotteranno tutte le misure necessarie per far osservare tale obbligo".

Anche la Convenzione c.d. SOLAS firmata a Londra nel 1974 e resa esecutiva in Italia con Legge 23 maggio 1980, nr. 313 (e successivi emendamenti) impone al comandante di nave di prestare assistenza alle persone che si trovino in pericolo.

Va considerata, infine, la Convenzione SAR (*Search and Rescue*) - Convenzione sulla ricerca e il soccorso in mare, adottata ad Amburgo il 27 aprile 1979 e resa esecutiva in

Italia con Legge 3 aprile 1989, n. 47.

Tale Convenzione, riguardante la ricerca e il salvataggio marittimo, si fonda sul principio della cooperazione internazionale e stabilisce che il riparto delle zone di ricerca e salvataggio avvenga d'intesa con gli altri Stati interessati.

La Convenzione SAR, a contenuto essenzialmente pubblicistico, trova rispondenza negli articoli 69 e 70 del Codice della Navigazione sul "soccorso a navi in pericolo e a naufraghi" secondo cui "l'autorità marittima che abbia notizia di una nave in pericolo ovvero di un naufragio o di altro sinistro deve immediatamente provvedere al soccorso [...] e, soprattutto, nella specifica normativa interna di implementazione costituita dal D.p.R. 28 settembre 1994, n. 662 che indica, quale autorità responsabile dell'applicazione della Convenzione, il Ministero dei Trasporti il quale opera di fatto attraverso l'organizzazione affidata al Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto e relative strutture periferiche.

Ebbene, va precisato che, in base alla normativa sopra richiamata, i poteri-doveri di intervento e coordinamento da parte degli apparati di un singolo Stato nell'area di competenza non escludono (anzi, in un certo senso impongono in base all'obbligo sopra delineato) che unità navali di diversa bandiera possano iniziare il soccorso allorché lo richieda l'imminenza del pericolo per le vite umane.

L'obbligo di diritto internazionale incombente sul comandante di una nave di procedere al salvataggio (del natante e, quando ciò non sia possibile, delle persone che vi si trovino a bordo) trova, in particolare nel diritto interno, un rafforzamento di tipo penalistico nell'art. 1158 Codice della Navigazione che sanziona penalmente l'omissione da parte del comandante di nave, nazionale o straniera, di prestare assistenza ovvero di tentare il salvataggio nei casi in cui ne sussiste l'obbligo a norma dell'art. 490 del codice medesimo ossia allorché la nave in difficoltà sia del tutto incapace di effettuare le manovre.

Alla luce delle norme suddette, non vi può essere dubbio che l'imputato Schimdt, in qualità di capitano/primo ufficiale della Cap Anamur, avesse l'obbligo (giuridico) di trarre in salvo le trentasette persone occupanti il natante in pericolo di affondamento.

A questo punto va precisato che la doverosa operazione di salvataggio non poteva considerarsi esaurita con il trasbordo dei naufraghi sulla nave soccorritrice, ma doveva necessariamente caratterizzarsi (anche) dalla conduzione delle persone soccorse in una "località sicura".

Invero, secondo l'interpretazione delle norme internazionali sopra richiamate sorretta anche da argomentazioni di senso comune, la nave soccorritrice costituisce un luogo

puramente provvisorio di salvataggio in quanto le persone tratte in salvo debbono essere condotte in un luogo (sicuro) della terraferma e la nave soccorritrice deve essere, al contempo, sollevata dall'incombenza di tenere a bordo i naufraghi non appena possono essere intraprese soluzioni alternative.

Tale interpretazione ha trovato, peraltro, uno specifico riconoscimento in altri interventi giuridici.

Con l'entrata in vigore (1 luglio 2006) degli emendamenti all'annesso della Convenzione SAR 1979 e alla Convenzione SOLAS 1974 (e successivi protocolli) nonché con le linee guida adottate in sede IMO (*International Maritime Organization*) è stato definito chiaramente il concetto di *place of safety* (località di sicurezza).

Si fa riferimento alla risoluzione MSC (*Maritime Safety Committee*) 155 del 20 maggio 2004, alla risoluzione MSC 153 del 20 maggio 2004 nonché, per quanto riguarda il requisito di *place of safety*, alla risoluzione MSC 167 adottata sempre in data 20 maggio 2004 (*Guidelines on the treatment of persons rescued at sea*).

Il concetto di *place of safety* è definito come "la località in cui le operazioni di soccorso si considerano concluse e dove la sicurezza dei sopravvissuti o la loro vita non sia minacciata; dove le necessità umane primarie (cibo, alloggio, servizi medici) possano essere soddisfatte e possa essere organizzato il trasporto dei sopravvissuti nella destinazione vicina o finale".

Le linee-guida stabiliscono, inoltre, che "lo Stato responsabile per la regione SAR in cui sono stati recuperati i sopravvissuti deve occuparsi di fornire un luogo sicuro o di assicurare che tale luogo venga fornito".

In definitiva, le linee guida chiariscono espressamente che la nave soccorritrice costituisce soltanto un luogo di ricevimento dei naufraghi di natura *temporanea* e che la nave debba essere sollevata dall'incombenza, insistendo in modo particolare sul ruolo attivo che lo Stato costiero deve assumere per liberare la nave soccorritrice dal "peso" di gestire a bordo le persone soccorse, "peso" che, anche in base ad una valutazione di comunissimo senso, non è indifferente in termini di mantenimento, vitto, assistenza medica, etc.

E' parimenti evidente che il fondamento della obbligatorietà giuridica della operazione di salvataggio complessivamente intesa riposi non soltanto sulla esigenza di liberare la nave dal "peso" della gestione dei naufraghi, ma, anche e soprattutto, sulla necessità di garantire a questi ultimi il diritto universalmente riconosciuto di essere condotti sulla terraferma.

Anche prima dell'entrata in vigore degli strumenti internazionali sopra richiamati (emendamenti e linee guida approvati il 20 maggio 2004, vigenti dal 1 luglio 2006 e ratificati dall'Italia) poteva pervenirsi alla medesima conclusione attraverso un'interpretazione logico-sistematica della normativa internazionale sopra esplicitata.

Tenute presenti le considerazioni suddette, può passarsi alla valutazione della condotta posta in essere dagli imputati Schimdt e Bierdel successivamente al recupero dei naufraghi.

Al riguardo, va osservato che le persone soccorse ("naufraghi" da condurre in una località sicura) erano, al contempo, migranti.

Invero, come sopra già esposto, le trentasette persone, tutte di colore e sprovviste di documenti, riferivano al comandante Schimdt di essere salpate dalle coste africane (precisamente dalla Libia) per raggiungere l'isola di Lampedusa quale primo paese europeo e dichiaravano, inoltre, di provenire dal Sudan, paese in cui era noto al capitano Schimdt essere in corso un genocidio.

A prescindere dalla veridicità delle dichiarazioni circa l'asserita provenienza dal Sudan (verifica che non avrebbe dovuto spettare al comandante Schimdt o al Bierdel di effettuare), non può dubitarsi che quelle persone, oltre ad essere naufraghi, erano "migranti" provenienti dalle coste africane.

Ebbene, come riferito dagli imputati, il capitano Schimdt unitamente a Bierdel decidevano di non trasportare i naufraghi/migranti in Libia in quanto, pur essendo quest'ultimo il paese costiero più vicino al punto di salvataggio, ritenevano che in quel territorio non fossero garantiti i diritti fondamentali della persona umana e, al contempo, temevano ripercussioni di tipo ablativo sulla nave.

Inoltre, a "giustificazione" del fatto di non aver condotto i naufraghi a Malta e di non aver avvisato le autorità maltesi della presenza a bordo di costoro si pongono le seguenti risultanze.

Anzitutto, va evidenziato che, una volta esclusa la Libia, Malta non costituiva il porto più vicino al luogo del salvataggio essendo tale l'isola di Lampedusa (Italia).

Va detto, inoltre, che, allorquando la Cap Anamur passava di nuovo *nei pressi* di Malta in data 25 giugno, si fermava nella zona di ancoraggio denominata *Hurd Bank* situata a 16 miglia dal porto del La Valletta e, quindi, non entrava in acque nazionali maltesi (cfr. nota dell'Ambasciata d'Italia a Malta acquisita all'udienza del 3.11.2008) riprendendo poi la navigazione - e quindi non sostando nella zona predetta - alle ore 08.00 del 26 giugno (come risulta dalla ricostruzione della rotta sopra descritta, cfr. in particolare allegato nr.

7 delle mappe nautiche).

A prescindere da tali circostanze, il capitano Schimdt ha riferito di essere a conoscenza dell'esistenza, a quel tempo, di un trattamento non ortodosso riservato ai migranti che giungevano in territorio maltese (*"sapevo che i clandestini, non appena sbarcati, venivano immediatamente incarcerati per un lungo periodo senza subire neppure un processo"*).

L'imputato Schimdt ha riferito di aver appreso tali notizie sia tramite Bierdel, che in qualità di presidente del Comitato aveva contatti con i padri gesuiti maltesi, sia da un membro dell'equipaggio (Ben Fusom) che gli aveva raccontato del trattamento "non regolare" che aveva interessato alcuni profughi etiopi sbarcati a Malta qualche tempo prima (cfr. pagg. 93 e segg. dell'esame dell'imputato Schimdt - verbale del 17.12.2007). Ebbene, il riconoscimento dei predetti (ulteriori) elementi necessari all'operatività della causa di giustificazione *de qua* non si fonda soltanto su un criterio meramente soggettivo riferibile cioè allo stato d'animo dei soggetti agenti (Schimdt e Bierdel), ma è ricavabile (anche) da dati esterni.

In primo luogo, non risulta che la Libia abbia ratificato la Convenzione di Ginevra sullo status dei rifugiati del 28 luglio 1951 (ratificata, invece, dall'Italia con legge 722/1954), né che abbia preso parte alle principali Convenzioni internazionali in materia di diritti umani (Patti Internazionali sui diritti civili e politici, Convenzione ONU contro la tortura o altre pene o trattamenti crudeli, inumani o degradanti).

Era certamente ragionevole allora ritenere che la Libia non fosse considerato dagli imputati un *luogo di sicurezza* ove sbarcare i naufraghi/migranti peraltro non risultando al capitano Schimdt che le persone soccorse fossero cittadini di quel paese.

In una tale situazione, il criterio della vicinanza dello Stato costiero all'area di salvataggio cede il passo al criterio del "luogo di sicurezza".

Per quanto riguarda la situazione maltese, vanno evidenziate le risultanze contenute nelle Risoluzione del Parlamento Europeo sulla gestione dei flussi migratori straordinari a Malta adottata in data 6 aprile 2006 (acquisita all'udienza del 22.4.2009 su richiesta della difesa).

Ebbene, sulla base di una visita effettuata a Malta in data 24 marzo 2006 da una delegazione della commissione per le libertà civili, la giustizia e gli affari interni dell'Unione Europea, è emerso che le condizioni di vita dei migranti e dei richiedenti asilo politico nei centri di detenzione amministrativa di Malta - benché paese membro dell'Unione Europea e aderente alle suddette Convenzioni internazionali - erano

