



REPUBBLICA ITALIANA
IN NOME DEL POPOLO ITALIANO
IL TRIBUNALE ORDINARIO DI ROMA
diciottesima sezione civile

In persona del giudice Corrado Bile, in funzione monocratica, ha emesso la seguente

S E N T E N Z A

nella causa civile di primo grado introdotta da:

_____ nato ad (Eritrea) , rappresentato e difeso dall'avv. Cristina Laura Cecchini;

_____, nata ad (Eritrea) il, per conto proprio e del figlio minorenni, nato a Tripoli il,
rappresentati e difesi dagli avv.ti Alberto Guariso e Cristina Laura Cecchini;

_____ nato ad (Eritrea) il, per conto proprio e del figlio minorenni _nato a Tripoli (Libia)
il rappresentati e difesi dagli avv.ti Salvatore Fachile e Giulia Crescini;

_____, nato a (Eritrea), il, rappresentato e difeso dall'avv. Luca Saltalamacchia.

- attori -

_____, nato a _____ il _____, rappresentato e difeso dagli avv.ti Enrico Vergani e Marco Mastropasqua;

S.p.A. Augusta Offshore, C.F. 00814890893, in persona del suo legale rappresentante p.t.,
rappresentata e difesa dagli avv.ti Bruno Castaldo, Stefano Castaldo, Vincenzo Zeno-Zencovich;

Presidenza del Consiglio dei ministri, in persona del Presidente del Consiglio p.t., rappresentata e difesa dall'Avvocatura Generale dello Stato, sita in Roma alla Via dei Portoghesi n.12;

Ministero della difesa, in persona del Ministro p.t., rappresentato e difeso dall'Avvocatura Generale dello Stato sita in Roma alla Via dei Portoghesi n. 12;

Ministero dell'interno, in persona del Ministro p.t., rappresentato e difeso dall'Avvocatura Generale dello Stato sita in Roma alla Via dei Portoghesi n. 12;

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in persona del Ministro p.t., rappresentato e difeso dall'Avvocatura Generale dello Stato sita in Roma alla Via dei Portoghesi n.12.

- convenuti -

FATTO

I cittadini eritrei, in proprio e in qualità di esercenti la responsabilità genitoriale sui minori hanno convenuto in giudizio Corrado Pagani, in qualità di comandante dell'imbarcazione denominata "Asso Ventinove", la S.p.A. Augusta Offshore, in qualità di società armatrice della stessa imbarcazione, nonché la Presidenza del Consiglio dei ministri, il Ministero della difesa, il Ministero dell'interno e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Gli attori hanno lamentato l'illegittimo respingimento collettivo perpetrato nei loro confronti, ravvisando la sussistenza della responsabilità per i danni patiti in capo ai convenuti.

In particolare, hanno riferito di essere partiti dalla Libia a bordo di un gommone il 30 giugno 2018, insieme a circa altre 150 persone e che, giunta fuori delle acque territoriali della Libia, l'imbarcazione era rimasta in balia del mare, all'interno della zona SAR libica, a causa di un'avaria.

Gli attori hanno esposto di essere stati inizialmente soccorsi dalla motovedetta libica "Zwara", in attuazione di un'operazione di salvataggio attivata dalla nave della Marina Militare Italiana "Duilio", pattugliatore impiegato già dal 2015 nell'operazione "Mare sicuro" che aveva effettuato l'iniziale avvistamento del gommone in difficoltà, segnalando l'evento SAR alle autorità libiche competenti.

Gli stessi, poi, hanno riferito che, poco dopo il recupero dei migranti, anche la "Zwara" era rimasta in avaria ed era stata soccorsa dalla nave "Asso Ventinove", battente bandiera italiana e armata dalla società Augusta Offshore, contattata dalla Marina Militare italiana con base a Tripoli. La Asso Ventinove provvedeva, quindi, ad effettuare l'operazione di recupero dei passeggeri a bordo della motovedetta libica e di traino della "Zwara" verso Tripoli.

Giunta a destinazione, procedeva allo sbarco dei migranti in Libia la mattina del 2 luglio 2018.

Gli attori hanno precisato che:

a) l'operazione di soccorso si era svolta su disposizione della Marina Militare italiana con base a Tripoli, con il coordinamento della Guardia Costiera Libica con la nave "Duilio", la quale aveva assistito alle operazioni di soccorso, trasferimento dei migranti e partenza del rimorchio alla volta di Tripoli. Hanno quindi affermato che "Le autorità italiane hanno [...] attivato e coordinato l'intervento di soccorso della "Asso Ventinove", mantenendo costantemente il controllo e il contatto con l'imbarcazione";

b) in via più generale, "il controllo e la determinazione dell'operato delle autorità libiche si traduce in una azione diretta delle autorità italiane attraverso la propria presenza militare in Libia esplicitamente finalizzata a tali scopi. [...] Nella sostanza, in molte operazioni SAR – fra cui quella oggetto del presente giudizio – l'autonomia dell'autorità libica che effettua operazioni di intercettazione in mare è solo una finzione, in quanto gli interventi marittimi come nel caso di specie, vengono effettuati grazie al contributo strutturale ed essenziale del personale e dei mezzi italiani." (pag. 16, 17 – atto di citazione), deducendone che "la relazione di coordinamento e direzione esistente fra le autorità italiane in Italia e in Libia e le forze libiche impegnate nelle attività SAR nel Mediterraneo centrale è particolarmente evidente e non può che comportare la responsabilità delle prime per i danni subiti dagli odierni attori." (pag. 21 – atto di citazione);

c) circa la responsabilità dei convenuti, "l'operazione di respingimento collettivo è stata di fatto coordinata dalle autorità italiane (la base navale a Tripoli, la nave militare "Duilio"), rispondenti al Ministero della Difesa; -è stato imposto ad una imbarcazione privata (la "Asso Ventinove") di eseguire materialmente le operazioni di respingimento, pur potendo intervenire (era già sul posto la "Duilio"!)" una nave militare italiana; -il Comandante della nave ha promesso ai migranti lo sbarco in Italia e poi li ha ingannati virando per la Libia in piena notte sotto l'osservanza dell'ufficiale della guardia costiera libica; -la "Asso Ventinove" non ha attraccato al porto di Tripoli, ma si è fermata al largo, trasbordando i migranti in varie imbarcazioni di minori dimensioni sotto il controllo delle autorità libiche. Per effetto di questo disegno, gli esponenti – tutti aventi diritto a forme di protezione internazionale – sono stati vittima di un respingimento collettivo verso un paese dove notoriamente i diritti umani fondamentali vengono quotidianamente scempiati; sono stati imprigionati in lager, dove hanno subito trattamenti inumani e degradanti, e solo di recente sono riusciti ad arrivare in un "porto sicuro", nonostante il loro destino, grazie all'intervento dei convenuti, poteva essere quello di molti dei loro compagni: la morte." (pag. 52 – atto di citazione)

Gli attori hanno aggiunto di aver inviato, in data 16 giugno 2020, formale atto di diffida e messa in mora alla società Augusta Offshore, domandando il risarcimento dei danni e di aver ricevuto, in data 18 giugno 2020, una comunicazione con cui la società ha negato ogni forma di responsabilità.

Hanno, quindi, invitato i convenuti ad aderire alla procedura di negoziazione assistita, in data 31 luglio 2020 e 6 agosto 2020, ricevendo risposta unicamente dalla Augusta Offshore, che ha negato l'adesione.

Di conseguenza, hanno domandato al Tribunale l'accoglimento delle seguenti conclusioni: "1) accertare che i convenuti hanno posto in essere una condotta lesiva dei diritti umani fondamentali degli attori richiamati ut supra, tra cui si segnalano il diritto a non subire trattamenti inumani e degradanti; il diritto a proporre la domanda di asilo ed a vederla esaminata; il diritto a non essere collettivamente respinti o espulsi; il diritto di accedere ad un Tribunale per far valere le proprie ragioni; il diritto ad avere assegnato un porto sicuro, ed altri ancora; 2) conseguentemente, accertare che l'azione di respingimento collettivo che ha coinvolto anche gli attori, è foriera di responsabilità civile in capo ai convenuti per le ragioni esposte nell'atto di citazione, in solido tra loro od in ragione delle rispettive responsabilità; 3) per l'effetto, condannare i convenuti, in solido tra loro od in ragione delle rispettive responsabilità; al risarcimento del danno quantificato in € 30.000,00 per ciascun attore, o nella diversa somma ritenuta più giusta; 4) condannare i convenuti in via inibitoria a non reiterare per il futuro una condotta simile; 5) condannare i convenuti al pagamento delle spese di lite."

Si sono costituiti in giudizio i convenuti, domandando il rigetto delle domande.

In via preliminare, hanno eccepito il difetto di legittimazione attiva degli attori, deducendo che questi non avrebbero dimostrato di essere effettivamente i protagonisti dei fatti narrati.

Nel merito, hanno negato ogni responsabilità, avendo svolto attività di mero supporto, su indicazioni della Libia, Paese titolare della zona SAR in cui si sono verificati i fatti, in conformità a quanto previsto dal diritto nazionale e internazionale.

A riprova della circostanza che l'intera operazione sarebbe stata gestita e organizzata dalla Libia, i convenuti hanno riferito che le istruzioni relative all'operazione SAR sono state impartite dalla Guardia Costiera libica e, sul posto, dagli ufficiali libici presenti sulla motovedetta "Zwara", uno dei quali avrebbe proseguito nella propria attività di direzione e controllo una volta salito sulla "Asso Ventinove". La Guardia Costiera libica si sarebbe servita della Marina Militare Italiana, e in particolare della Nave Duilio, vista la sua posizione strategica nei pressi dell'imbarcazione dei migranti, per impartire le istruzioni al comandante della "Asso Ventinove". In nessun momento la nave della Marina Militare italiana avrebbe quindi assunto il coordinamento o la direzione delle operazioni di salvataggio. La Duilio si sarebbe limitata a trasmettere le comunicazioni intercorse tra la Guardia Costiera libica e la "Asso Ventinove" e a supervisionare le operazioni di sbarco dei migranti dalla nave libica a quella italiana.

Secondo i convenuti, pertanto, non sarebbe possibile imputare loro alcuna violazione del principio di non respingimento, dal momento che gli attori sarebbero rimasti soggetti alla giurisdizione libica durante tutto il corso dell'operazione di salvataggio, anche dopo l'imbarco dei migranti sulla nave italiana. Pertanto, non si sarebbe mai radicata la giurisdizione italiana, presupposto logico-giuridico per poter esigere il rispetto del citato principio.

Il comandante Pagani e la società armatrice Augusta Off-shore hanno inoltre precisato che, successivamente al trasferimento dei migranti sulla nave italiana, era salito a bordo anche un ufficiale libico, il quale aveva assunto il controllo delle operazioni. Per altro verso, hanno affermato che la scelta di sottostare agli ordini impartiti dall'ufficiale libico era stata sostanzialmente obbligata per via della situazione di fatto venutasi a creare. Parte convenuta ha infatti precisato che "In tale "assetto", in cui la Nave si trovava ad ospitare quasi 300 persone, e a trainare una intera Motovedetta libica non più in grado di navigare autonomamente," deviare la rotta verso le coste italiane "avrebbe determinato impiegare oltre 24h di viaggio ininterrotto verso le coste dell'isola di Lampedusa, con a rimorchio una motovedetta militare libica, in assenza di idoneo equipaggiamento, viveri e acqua sufficienti per oltre 300 persone, anziché fare rotta, come correttamente ordinato, verso Tripoli a meno di 40 miglia, raggiunta infatti in meno di 7 ore. Ciò è all'evidenza impossibile, e il Comandante della Nave, responsabile della sicurezza della spedizione e del proprio equipaggio, ancora una volta non poteva agire diversamente da come ha concretamente fatto" (pag. 16 – atto di costituzione del Comandante Pagani).

La Presidenza del Consiglio dei ministri, il Ministero dell'Interno nonché il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti hanno inoltre eccepito il proprio difetto di legittimazione passiva, sul rilievo che "Il diritto preteso dalle parti attrici non è in alcun modo riferibile, già sul piano astratto, alle Amministrazioni convenute" (pag. 12 – comparsa delle amministrazioni convenute).

All'esito dell'udienza dell'8.02.2022, tenutasi in trattazione scritta, il giudice adito, lette le costituzioni, su richiesta delle parti ha concesso termini ai sensi dell'art. 183, comma 6, c.p.c.

Nel corso del giudizio, parte attrice, in allegato alla seconda memoria istruttoria, ha prodotto, a riprova del coinvolgimento degli attori nei fatti alla base del contenzioso, alcune foto scattate dal personale UNHCR, ritraenti i migranti ricondotti a Tripoli dalla nave Asso Ventinove, tra i quali è possibile individuare gli odierni attori in compagnia di altri naufraghi. Gli attori hanno altresì chiesto, al fine di confermare la loro presenza all'interno del gruppo di migranti fotografato, che venissero escussi quali testimoni alcuni dei suddetti naufraghi.

I convenuti oltre ad opporsi all'accoglimento delle richieste istruttorie formulate dagli attori, hanno presentato proprie istanze istruttorie. La società armatrice Augusta Off-Shore S.p.A in particolare, ha chiesto che venissero ascoltati in qualità di testimoni l'Ammiraglio _____, dom.to

resso il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto in Roma e due membri dell'equipaggio della nave Asso Ventinove oltre al Comandante Pagani. Quest'ultimo, oltre ad opporsi alle richieste istruttorie avversarie e chiedere l'escussione testimoniale del Comandante _____, all'epoca dei fatti di causa 1° Uff. di Coperta della nave "Asso Ventinove", ha richiesto di essere espunto dalla lista testi indicata da Augusta Off-shore in quanto parte del presente procedimento.

Con provvedimento del 6.6.2022 il giudice ha ammesso unicamente la prova testimoniale su 16 capitoli richiesta da parte attrice, indicando, quali testimoni, il sig. _____, nato in Eritrea il ; il sig. _____, nato in Eritrea il e il sig. _____, nato in Eritrea il.

All'udienza del 17.10.2022 è stato sentito il testimone _____, nato in Eritrea il.

All'udienza del 26.3.2024 la causa è stata trattenuta in decisione con concessione dei termini di cui all'art. 190 c.p.c.

Con le comparse conclusionali e le memorie di replica le parti hanno ribadito le rispettive prospettazioni.

Diritto

preliminarmente occorre esaminare l'eccezione dei convenuti riguardante il difetto della capacità a testimoniare del sig. _____ ai sensi dell'art. 246 c.p.c.

All'udienza del 17.10.2022, all'esito dell'espletamento della prova testimoniale, le amministrazioni convenute hanno altresì eccepito il difetto di capacità a testimoniare ai sensi dell'art. 246 c.p.c. del sig. _____, "stante l'identità dei fatti posti alla base della domanda formulata dalle parti attrici e dell'evidenza di un interesse diretto concreto ed attuale corrispondente a quello delineato in giudizio." Le altre parti convenute si sono associate all'eccezione proposta.

La difesa del comandante Pagani, nelle memorie di replica ex art. 183, comma 6, n. 3, c.p.c., del 29.04.2022 ha sostenuto che: "i Sig.ri _____, _____ e Omer sono senza dubbio alcuno incapaci a testimoniare nel presente processo ai sensi dell'art. 246 c.p.c." in quanto portatori di un interesse che potrebbe legittimare la loro partecipazione al giudizio.

L'eccezione non può trovare accoglimento.

Al fine di dare atto dell'esclusione nel caso di specie dell'operatività dell'art. 246 c.p.c., occorre muovere dal principio generale di diritto, ricordato dalla Corte Costituzionale nella sentenza n. 248 del 23.07.1974, secondo cui, la garanzia della tutela giurisdizionale del diritto di difesa, sancita dall'art. 24 dalla Costituzione, viene compromessa, "se si nega o si limita alla parte il potere

processuale di rappresentare al giudice la realtà dei fatti ad essa favorevoli, se le si nega o le si restringe il diritto di esibire i mezzi rappresentativi di quella realtà”.

Alla luce di tale principio generale, la Corte costituzionale, chiamata a pronunciarsi sulla legittimità dell'art. 246 c.p.c. in riferimento agli artt. 3 e 24 della Costituzione, ha dato atto del dibattito interpretativo dottrinale esistente intorno al summenzionato articolo, per poi concludere per l'infondatezza della questione di legittimità sollevata.

Nel corpo della motivazione la Corte ha dato contezza dell'interpretazione restrittiva dell'art. 246 c.p.c., sostenuta dalla parte di dottrina che vuole limitare l'applicabilità dell'articolo in esame a quei soli testimoni che potrebbero proporre un intervento adesivo dipendente ai sensi dell'art. 105, comma 2, c.p.c. e che sostiene invece l'inapplicabilità della norma ai casi di intervento principale o litisconsortile ex art. 105, comma 1, c.p.c.

La Corte ha dato altresì atto dell'opposta, più estensiva, interpretazione dottrinale, che ritiene che l'ambito applicativo dell'art. 246 c.p.c. possa estendersi ad ogni possibile forma di intervento.

La Consulta, pur non prendendo posizione nel dibattito, ha osservato che, “Prendendosi atto dell'orientamento giurisprudenziale, che è nel senso di una larga interpretazione, comprensiva di qualsiasi forma di possibilità di intervento, basta considerare che, rispetto all'ipotesi di chi potrebbe spiegare intervento principale per far valere un diritto nei confronti di tutte le parti, appare pertinente l'osservazione mossa in dottrina che in fatto nessuna delle parti avrà interesse ad addurlo come teste; e, per quanto attiene all'intervento adesivo dipendente, pur discutendosi, in qualche caso, se il giudicato spieghi efficacia nei confronti di chi non è intervenuto, trattasi comunque di casi marginali e trascurabili nella valutazione della legittimità costituzionale della norma denunciata.”

I giudici della Corte quindi, preso atto dei diversi orientamenti, hanno evidenziato la ragionevolezza e la condivisibilità delle motivazioni sostenute dagli interpreti che vorrebbero escludere dalla categoria dei soggetti non ammessi a testimoniare ai sensi dell'art. 246 c.p.c., coloro che potrebbero proporre un intervento litisconsortile o un intervento principale ex art. 105 c.p.c., valorizzando, comunque, la tesi maturata nella giurisprudenza anche per effetto del costante dialogo con la dottrina.

Volgendo quindi lo sguardo alle pronunce più recenti in tema di applicabilità dell'art. 246 c.p.c., le quali sono espressione, appunto, di quel diritto vivente richiamato dalla sentenza costituzionale, va ricordata senz'altro la sentenza con cui la Corte di Cassazione n. 1279 del 2019, nel pronunciarsi sulla capacità a testimoniare dei soggetti trasportati rispetto ad un incidente stradale in cui erano rimasti coinvolti, ha affermato quanto segue: “deve ritenersi che la incapacità a testimoniare dei testi citati dal terzo per il fatto che essi potrebbero avere in ipotesi un interesse attuale e concreto

all'esito della controversia instaurata dal terzo trasportato, non viene in gioco ove dalla compagnia di assicurazioni del trasportante, chiamata a risarcire direttamente il terzo trasportato, non sia messo in discussione l'incidente quanto al suo reale accadimento in danno del terzo trasportato." La Suprema Corte chiarisce quindi che nelle ipotesi in cui il fatto non sia in contestazione, non sussiste alcuna incapacità a testimoniare.

Il caso di specie rientra evidentemente nella categoria richiamata dalla sentenza citata. Infatti, pur contestando le parti convenute il coinvolgimento diretto degli attori nei fatti di causa, in alcun momento questi ultimi sono messi in discussione nella loro materialità. Ne consegue che, la testimonianza del sig. _____, volta a chiarire il coinvolgimento degli attori nel naufragio dell'1.07.2018, il trasbordo degli stessi sulla nave Asso 29 e il successivo trasferimento nei centri di detenzione in Libia e non invece ad accertare l'iter materiale dei fatti, invero mai contestato, deve ritenersi ammissibile.

Del resto, giacché la presenza del testimone sulla nave emerge in modo inequivoco dalla documentazione fotografica prodotta e poiché i fatti non sono contestati, egli, a ben vedere, non trarrebbe alcun vantaggio dall'indicare i nomi dei suoi compagni di sventura, unico elemento di novità apportato dalla sua deposizione e che esula dai fatti contestati. Non sono in discussione, infatti, la dinamica del rischio di naufragio, l'intervento di salvataggio, il trasbordo sulla nave libica e il trattamento patito dai migranti in Libia.

Nel merito, può dirsi provata la legittimazione attiva degli attori i quali, all'esito dell'istruttoria, sono risultati certamente presenti sulla nave Asso Ventinove. Tale conclusione poggia sia su quanto emerge dall'esame della documentazione fotografica depositata, da cui si evince la presenza degli attori (nonché del testimone), sia dalle dichiarazioni rese all'udienza del 17.10.2022, dal testimone _____, nato in Eritrea il 6.5.1999, il quale compare, insieme agli attori, nelle foto fornite alla difesa dall'UNHCR.

Appare opportuno riportare testualmente le dichiarazioni rese in sede di esame testimoniale.

1. _____ vero è che in data 01.07.2018 veniva soccorso da una motovedetta libica mentre si trovava a bordo di un gommone che imbarcava acqua;

a.d.r.: sì, abbiamo viaggiato nel mare libico, siamo stati presi da una nave libica e poi portati in salvo da una nave italiana. Verso le 19.00, il gommone dove mi trovavo stava per rovesciarsi. Dopo poco sono arrivati i libici e poi, quando l'imbarcazione libica si è trovata in difficoltà, anche perché c'era tantissima gente e la nave era troppo carica, siamo stati trasferiti a bordo di una imbarcazione italiana.

2. vero è che a bordo di tale imbarcazione si trovavano i sig.ri _____,
_____, _____;

.d.r.: sicuramente c'era _____. Poi c'era _____, una ragazza
incinta di sette mesi, insieme al marito _____. Infine, posso dire con certezza
che c'era anche _____.

3. vero è che nella notte tra il 01.07.2018 e il 02.07.2018 sopraggiungeva la nave Asso
29 e che veniva effettuato il trasbordo dalla motovedetta libica alla nave Asso 29;

a.d.r.: è vero, è arrivata questa nave italiana di colore rosso. Ci hanno informato che potevamo stare
tranquilli e quindi ci hanno fatto salire su questa nave italiana che era carica di materiale ferroso
(tondini). Noi cercavamo di stare nella parte coperta della nave perché avevamo freddo ed eravamo
bagnati, ma non ci veniva concesso.

4. vero è che allo sbarco avvenuto a Tripoli il 02.07.2018 era presente personale delle
organizzazioni internazionali delle Nazioni Unite e in particolare funzionari UNHCR e OIM che
hanno scattato le foto di cui agli allegati 1,4,6,8 e 11 della memoria di replica depositata in data 8
aprile 2022;

a.d.r.: sì è vero. Ci hanno disposti in fila e poi ci hanno assegnato i diversi posti dove andare. Per
esempio, le donne in un luogo riservato a loro e gli uomini in un altro posto. Ciò accadeva anche
per le coppie. C'erano circa tremila persone.

Sono state scattate delle foto e ci facevano raccontare la nostra vicenda.

5. vero è che i sig.ri _____, _____,
_____ erano a bordo della nave Asso
Ventinove e sono stati riportati da questa a Tripoli in data 2 luglio 2018;

a.d.r.: sì è vero, c'erano anche loro e sono stati portati a Tripoli. Specifico però che in prossimità
del porto di Tripoli ci hanno trasferito su un'altra imbarcazione libica che ci ha portato fino a terra.
C'erano dei poliziotti libici che ci costringevano con la forza a trasbordare su questa imbarcazione
libica.

6. vero è che le autorità libiche conducevano tutte le persone sbarcate a Tripoli il 2 luglio
2018 dalla "Asso Ventinove" e che esse venivano successivamente trasferite in centri di detenzione;

a.d.r.: sì è vero. Si tratta di un centro dove ci sono migliaia di persone. C'erano solo due bagni per
migliaia di persone. Era come una detenzione.

7. vero è che in questi centri di detenzione le persone in questione sono state sottoposte a
maltrattamenti e detenute in condizioni igieniche e sanitarie estremamente precarie;

a.d.r.: sì è vero. Eravamo 1.200 persone in uno spazio limitato. Alcuni morivano di tubercolosi. Se
eravamo fortunati riuscivamo a mangiare alcuni "maccheroni" bolliti. Ci lasciavano porzioni per

sette o otto persone. Il cibo non era mai sufficiente e quindi non era scontato riuscire a mangiare. Riuscivamo a lavarci al massimo una volta a settimana. Dalle 19.00 in poi ci era proibito parlare. Se qualcuno contravveniva a quest'ordine veniva picchiato a bastonate, anche con colpi alla testa. I soldati libici, mentre eravamo in fila per prendere l'acqua, se ritenevano che qualcosa non stesse andando bene, ci picchiavano o, addirittura, ci portavano in isolamento.

8. vero è che la fotografia di cui all'allegato n. 1 ritrae il sig. _____ e il sig. _____;

a.d.r.: (al teste vengono mostrate le fotografie senza previa indicazione dei nomi chiedendo se riconosce qualcuno) sì li riconosco. _____. Lui interagiva molto con il personale che ci ha accolto perché parlava inglese. Poi ci sono io. (il testimone indica puntualmente i soggetti, riconoscendoli nelle immagini).

9. vero è che il volto ritratto nella fotografia di cui all'allegato n. 2 corrisponde a quello del sig. _____ scattata a febbraio del 2022;

a.d.r.: sì, è lui. Ora si trova a Malta.

10. vero è che il volto ritratto nella fotografia di cui all'allegato n. 3 corrisponde a quello del sig. _____;

a.d.r.: sì, sono io.

11. vero è che la fotografia di cui all'allegato n. 4 ritrae la sig.ra _____; a.d.r.: sì è lei. All'epoca della foto era incinta.

12. vero è che il volto ritratto nella fotografia di cui all'allegato n. 6 corrisponde a quello della sig.ra _____ scattata a febbraio 2022;

a.d.r.: io in questa foto riconosco _____, il marito della donna incinta. Ricordo che lo picchiavano con delle cinghie perché non volevano che si avvicinasse alla moglie.

13. vero è che la fotografia di cui all'allegato n. 6 ritrae il sig.

_____; a.d.r.: Sì, lo riconosco, è lui.

14. vero è che il volto ritratto nella fotografia di cui all'allegato n. 7 corrisponde a quello del sig. _____;

a.d.r.: sì è lui, lo riconosco. E' il marito della donna incinta.

15. vero è che la fotografia di cui all'allegato n. 8 immagini A e C ritraggono il sig.

_____;

a.d.r.: sì è vero. Riconosco bene _____.

16. vero è che il volto ritratto nella fotografia di cui all'allegato n. 9 corrisponde a quello del sig. _____.

a.d.r.: sì è vero. Si tratta di _____.

Ciò chiarito, i convenuti hanno ritenuto sussistente la giurisdizione libica anche nel lasso temporale successivo al trasferimento dei migranti sulla Asso Ventinove in virtù della presenza dell'ufficiale libico sulla nave italiana. Ebbene, la tesi non può trovare accoglimento.

Al riguardo, occorre tener conto che la nave italiana è soggetta alle leggi dello Stato di bandiera, anche quando si trova in alto mare in zona SAR.

Per maggior chiarezza espositiva, il Tribunale reputa non superflua una sintetica indicazione delle principali disposizioni che compongono il quadro normativo di riferimento.

Quanto ai trattati stipulati in materia di sicurezza marittima e salvataggio in mare, assumono rilevanza:

la Convenzione delle Nazioni Unite sul Diritto del Mare (UNCLOS) del 1982, Parte VII Alto mare Sezione 1: Disposizioni generali.

- Art. 86 - Ambito di applicazione della presente Parte “Le disposizioni della presente Parte si applicano a tutte le aree marine non incluse nella zona economica esclusiva, nel mare territoriale o nelle acque interne di uno Stato, o nelle acque arcipelagiche di uno Stato-arcipelago. Il presente articolo non limita in alcun modo le libertà di cui tutti gli Stati godono nella zona economica esclusiva, conformemente all'articolo 58.”

- Art. 92 - Posizione giuridica delle navi “Le navi battono la bandiera di un solo Stato e, salvo casi eccezionali specificamente previsti da trattati internazionali o dalla presente Convenzione, nell'alto mare sono sottoposte alla sua giurisdizione esclusiva. Una nave non può cambiare bandiera durante una traversata o durante uno scalo in un porto, a meno che non si verifichi un effettivo trasferimento di proprietà o di immatricolazione.”

- Art. 98 - Obbligo di prestare soccorso “1. Ogni Stato deve esigere che il comandante di una nave che batte la sua bandiera, nella misura in cui gli sia possibile adempiere senza mettere a repentaglio la nave, l'equipaggio o i passeggeri: a) presti soccorso a chiunque sia trovato in mare in condizioni di pericolo; b) proceda quanto più velocemente è possibile al soccorso delle persone in pericolo, se viene a conoscenza del loro bisogno di aiuto, nella misura in cui ci si può ragionevolmente aspettare da lui tale iniziativa; c) presti soccorso, in caso di abbordo, all'altra nave, al suo equipaggio e ai suoi passeggeri e, quando è possibile, comunichi all'altra nave il nome della propria e il porto presso cui essa è immatricolata, e qual è il porto più vicino presso cui farà scalo. 2. Ogni Stato costiero promuove la costituzione e il funzionamento permanente di un servizio adeguato ed efficace di ricerca e soccorso per tutelare la sicurezza marittima e aerea e, quando le circostanze lo richiedono, collabora a questo fine con gli Stati adiacenti tramite accordi regionali.”

La Convenzione SOLAS (International Convention for the Safety of Life at Sea) del 1° novembre 1974.

- Cap. V – Reg. 10 - Messaggi di soccorso - obblighi e procedure “(a) Il comandante di una nave in mare, quando riceve un segnale da qualsiasi fonte che una nave o un aeromobile o mezzi di salvataggio sono in pericolo, è tenuto a procedere con tutta la rapidità all'assistenza delle persone in pericolo informandole, se possibile, che lo sta facendo. Se non è in grado o, nelle particolari circostanze del caso, ritiene irragionevole o non necessario andare in loro aiuto, deve annotare nel giornale di bordo il motivo per cui non ha prestato soccorso alle persone in pericolo.”

- Cap. V – Reg. 15 – Ricerca e salvataggio “(a) Ciascun Governo Contraente si impegna ad adottare tutte le disposizioni necessarie per la sorveglianza delle coste e per il salvataggio delle persone in difficoltà in mare attorno alle sue coste. Queste disposizioni devono comprendere la creazione, il funzionamento e la manutenzione delle strutture di sicurezza marittima ritenute praticabili e necessarie, tenuto conto della densità del traffico marittimo e dei pericoli della navigazione e dovrebbero, per quanto possibile, offrire mezzi adeguati per localizzare e soccorrere tali persone. (b) Ciascun Governo Contraente si impegna a rendere disponibili le informazioni relative ai propri mezzi di salvataggio esistenti e agli eventuali progetti di modifica degli stessi.”

La Convenzione SAR Convenzione di Amburgo (International Convention on Maritime Search and Rescue) del 27 aprile 1979.

- Art. 2.1. - Disposizioni relative all'istituzione ed al coordinamento dei servizi di ricerca e di salvataggio 2.1.1. “Le Parti provvedono affinché vengano prese le disposizioni necessarie al fine di fornire alle persone in pericolo in mare al largo delle loro coste i servizi di ricerca e di salvataggio richiesti.” 2.1.9. “Qualora esse vengano informate che una persona è in pericolo in mare, in una zona in cui una Parte assicura il coordinamento generale delle operazioni di ricerca e di salvataggio, le autorità responsabili di detta Parte adottano immediatamente le misure necessarie per fornire tutta l'assistenza possibile.” 2.1.10. “Le Parti si assicurano che venga fornita assistenza ad ogni persona in pericolo in mare. Esse fanno ciò senza tener conto della nazionalità o dello statuto di detta persona, Né delle circostanze nelle quali è stata trovata.”

In correlazione alla Convenzione SAR e all'obbligo degli Stati in essa sancito di assicurare lo sbarco di chiunque venga trovato in una situazione di “distress at sea” in un luogo sicuro (“place of safety”), il Comitato per la Sicurezza marittima dell'IMO ha adottato, nel maggio 2004, le “Linee guida sul trattamento delle persone soccorse in mare” chiarendo che per “luogo sicuro” deve intendersi un luogo in cui le operazioni di salvataggio possono dirsi concluse e in cui la sicurezza dei sopravvissuti, ovvero la loro vita, non è più minacciata e i loro bisogni umani primari (come cibo, rifugio e assistenza medica) possono essere garantiti.

La Convenzione Salvage (International Convention on Salvage) di Londra del 28 aprile 1989.

-Art. 10 - Obbligo di prestare assistenza “1. Ogni capitano è tenuto a prestare assistenza a qualsiasi persona che si trovi in pericolo di perdersi in mare, nella misura in cui ciò non arrechi gravi pregiudizi alla sua nave e alle persone a bordo. 2. Gli Stati Parte prendono le misure necessarie atte a fare osservare l’obbligo di cui al paragrafo 1.”

Insieme ai patti specificatamente stipulati in materia di salvataggio in mare, il caso di specie rende obbligatorio il richiamo anche a principi di portata più generale, primo fra tutti il rispetto del diritto alla vita, sancito dall’articolo 2 della CEDU, dall’Articolo 2 della Carta di Nizza, e dall’Articolo 6 del Patto Internazionale sui Diritti Civili e Politici.

Altra norma di rilievo primario, nel caso in cui ad essere salvati in mare siano migranti e richiedenti asilo, è l’articolo 33 della Convenzione di Ginevra del 1951 che sancisce il principio di non-refoulement secondo cui “nessuno Stato Contraente espellerà o respingerà, in qualsiasi modo, un rifugiato verso i confini di territori in cui la sua vita o la sua libertà sarebbero minacciate a motivo della sua razza, della sua religione, della sua cittadinanza, della sua appartenenza a un gruppo sociale o delle sue opinioni politiche.” Tale principio è ribadito dall’art. 19 della Carta dei diritti fondamentali dell’Unione Europea e al livello interno dall’art. 19 d.lgs. 286/1998.

Orbene, onde meglio illustrare la portata dei suddetti enunciati e l’ambito applicativo degli stessi, appare opportuno fare riferimento anche alle interpretazioni adottate a livello nazionale e internazionale e alle opzioni ermeneutiche privilegiate dalle Corti sovranazionali.

A tal fine possono ricordarsi le seguenti pronunce: Sentenza Hirsi Jamaa e altri c. Italia, Grande Camera Corte europea dei diritti dell’Uomo, 23 febbraio 2012 con la quale è stata decretata l’estensione della giurisdizione in acque internazionali in caso di controllo de jure o de facto su un migrante o richiedente asilo. L’Italia è stata dichiarata responsabile delle violazioni dei diritti umani subite dai migranti durante un naufragio nel 2009, sebbene i fatti non abbiano avuto luogo in territorio italiano e le violazioni non siano state commesse direttamente da autorità italiane. La Corte ha infatti accertato che il trasbordo dei naufraghi da una nave militare italiana ai mezzi navali delle autorità libiche che li hanno poi ricondotti in Libia, Paese dal quale fuggivano, senza che peraltro fosse loro consentito l’accesso alla procedura di asilo si poneva in contrasto con le norme della CEDU. La Grande Camera ha quindi riconosciuto una violazione da parte dello Stato italiano dei articoli 3, 13 e 4 del IV Protocollo addizionale della CEDU.

Ancora, rilevante ai fini del presente giudizio è l’opinione A.S., D.I., O.I. e G.D. c. Italia del Comitato ONU dei Diritti Umani, 27 gennaio 2021, relativa al naufragio di un peschereccio con migranti in SAR maltese. L’Italia ha eccepito l’inammissibilità della comunicazione al Comitato

per mancanza di giurisdizione italiana, essendo avvenuto il naufragio in SAR maltese. Il Comitato ha accolto l'affermazione dei richiedenti in base alla quale lo Stato contraente ha giurisdizione, in virtù del controllo de facto esercitato dalle autorità italiane sull'area SAR maltese, poiché queste ultime erano in continuo contatto con l'imbarcazione in pericolo, e, inoltre, avevano attivato le procedure di salvataggio, esercitando così il controllo sulle persone in pericolo. Il Comitato ha sottolineato la sussistenza di una "speciale relazione di dipendenza fra le persone a bordo dell'imbarcazione in difficoltà e l'Italia" (par. 7.8).

Ciò chiarito, può osservarsi che la specificità dell'ambiente marittimo non può precludere il rispetto dei diritti umani. Infatti, a differenza delle acque interne, del mare territoriale, della zona contigua, della zona economica esclusiva e della piattaforma continentale, la zona SAR non è una zona marina all'interno della quale lo Stato costiero di riferimento esercita la propria sovranità o la propria giurisdizione esclusiva. Dall'individuazione di tale area discendono per lo Stato solo obblighi e responsabilità e non anche l'esercizio di diritti. L'esercizio del dovere di coordinamento, avendo inevitabili conseguenze dirette sulla tutela dei diritti fondamentali dei naufraghi, incontra necessariamente un limite invalicabile nel rispetto del diritto internazionale dei diritti umani e del diritto dei rifugiati.

Il fatto che avvengano sbarchi in luoghi 'non sicuri' si traduce, peraltro, in una violazione del principio del non-respingimento, nonché del divieto di 'espulsioni collettive' e, più in generale, del diritto alla 'protezione internazionale' accordato ai rifugiati (in fatto e/o in diritto) e ai richiedenti asilo.

Il principio alla base del paradigma personale è stato espresso dalla Corte EDU nella pronuncia Issa71, ove si legge che "a State may also be held accountable for violation of the Convention rights and freedoms of persons who are in the territory of another State but who are found to be under the former State's authority and control through its agents operating – whether lawfully or unlawfully – in the latter State." (Corte EDU, sentenza del 16 novembre 2004, ric. n. 31821/96, Issa and others v. Turkey).

Concludendo sul punto, l'esistenza di una SAR libica e quindi di una responsabilità primaria (ma non esclusiva) del coordinamento delle operazioni di salvataggio a carico della Libia, non può far venir meno il rispetto degli obblighi internazionali da parte dello Stato italiano, che ha o comunque avrebbe dovuto avere un controllo di fatto sui migranti e che quindi avrebbe dovuto rispettare tra gli altri: l'art. 98 Convenzione UNCLOS (Ogni Stato deve esigere che il comandante di una nave che batte la sua bandiera, nella misura in cui gli sia possibile adempiere senza mettere a repentaglio la nave, l'equipaggio o i passeggeri: a) presti soccorso a chiunque sia trovato in mare in condizioni di

pericolo), l'art. 2.1.10. Convenzione SAR (Le Parti si assicurano che venga fornita assistenza ad ogni persona in pericolo in mare. Esse fanno ciò senza tener conto della nazionalità o dello statuto di detta persona, Né delle circostanze nelle quali è stata trovata.), l'art. 2, 3, 4 Prot. IV CEDU, 33 Convenzione Ginevra.

Orbene, tornando ai fatti oggetto di causa, come s'è detto, i migranti trovatisi in difficoltà a bordo del gommone con cui avevano intrapreso la traversata, sono stati inizialmente tratti in salvo dalla motovedetta libica, la quale, a sua volta si è trovata in difficoltà per un'avaria. I migranti, allora, sono stati trasferiti a bordo dell'Asso Ventinove, nave mercantile battente bandiera italiana, in acque extraterritoriali. Saliti a bordo, secondo le istruzioni impartite dalla marina libica, essi sono stati condotti nella rada del porto di Tripoli per essere poi portati a terra da imbarcazioni libiche.

Va posto in evidenza che questo Tribunale - adito in sede cautelare in relazione alla richiesta di "ordinare il rilascio di un visto d'ingresso per l'Italia in favore dei ricorrenti" avanzata da altro migrante trasferito a bordo della Asso Ventinove - ha svolto considerazioni attinenti a profili del tutto coincidenti con quelli in esame nell'ambito di questa controversia, in quanto riferite ai medesimi eventi.

In particolare, data la obiettiva pertinenza, appare opportuno riportare testualmente, ove sia palese la piena coincidenza del ragionamento, alcuni passaggi argomentativi.

In particolare, circa la giurisdizione, il Tribunale ha chiarito che "[v]engono quindi in rilievo sia il diritto internazionale consuetudinario del mare, secondo cui la nave, in alto mare, è soggetta alla sola giurisdizione dello Stato di bandiera ed è considerata parte del suo territorio ("territoire flottant"), sia le norme di diritto positivo, internazionale e nazionale, che hanno codificato tali principî: in particolare gli artt. 91 e 92 della Convenzione di Montego Bay del 10/12/1982 (Unclos), nei quali si legge che «Ships have the nationality of the State whose flag they are entitled to fly» e che «Ships shall sail under the flag of one State only and [...] shall be subject to its exclusive jurisdiction on the high seas», nonché l'art. 4 del nostro codice della navigazione, a mente del quale «Le navi italiane in alto mare e gli aeromobili italiani in luogo o spazio non soggetto alla sovranità di alcuno Stato sono considerati come territorio italiano.»" (ord. n.r.g. 17531/23).

Per altro verso, la necessità stessa di fruire del salvataggio collettivo della nave italiana indica l'affidamento della direzione dell'operazione ad altro soggetto, non ravvisandosi ragioni di deroga rispetto al criterio della soggezione alle leggi dello Stato di bandiera.

Una volta ritenuta sussistente la legittimazione degli attori e affermata la giurisdizione italiana, occorre stabilire se la nave Asso Ventinove potesse trasportare i migranti a bordo fino in Libia o se, viceversa, fosse tenuta a raggiungere un porto sicuro.

Ebbene, il fatto che la Libia non sia un luogo sicuro costituisce, allo stato, acquisizione pacifica nella giurisprudenza di legittimità. Emblematica è la pronuncia con cui la Corte di cassazione ha enunciato il seguente principio di diritto: il diritto al non-respingimento (“non refoulement”) in un “luogo non sicuro” - enunciato dall'art. 33 della Convenzione di Ginevra - costituisce principio internazionale consuetudinario di carattere assoluto, cui deve riconoscersi valenza di “ius cogens” in quanto proiezione del divieto di tortura, e come tale invocabile - secondo l'interpretazione data dalla Corte Europea dei Diritti dell'Uomo all'art. 3 della Convenzione EDU - non dai soli “rifugiati”, ma da qualsiasi essere umano che possa essere respinto verso una nazione in cui sussista un ragionevole rischio di subire un pregiudizio alla propria vita, alla libertà, ovvero all'integrità psicofisica. (In applicazione del principio, la Corte ha annullato la condanna per i reati di violenza e resistenza a pubblico ufficiale degli imputati, migranti clandestini, che avevano reagito con minacce alla decisione del comandante della nave intervenuta a riportarli in Libia, quale luogo non sicuro, ritenendo integrata la scriminante della legittima difesa). (Cass. pen. n. 15869 del 2022).

Peraltro, sul punto questo Tribunale ha già avuto modo di ricordare che “[s]ono universalmente documentate e denunciate le condizioni cui sono costretti i migranti nei centri di detenzione libici, che costituiscono tortura e trattamento inumano e degradante...Il report della Independent Fact-finding Mission on Libya del Consiglio dei Diritti Umani delle Nazioni Unite riferisce che: “La Missione ha ragionevoli motivi per credere che in Libia vengano commessi crimini contro l'umanità contro i migranti. I migranti sono sottoposti a una diffusa e sistematica detenzione arbitraria. Atti di omicidio, sparizione forzata, tortura, riduzione in schiavitù, violenza sessuale, stupro e altri atti disumani vengono commessi in relazione alla loro detenzione arbitraria. Il carattere continuo, sistematico e diffuso di queste pratiche da parte del DCIM e di altri attori coinvolti riflette il fatto che funzionari di livello medio e alto partecipano al ciclo migratorio della violenza”. Senza contare che la Libia è un territorio ove vi è una situazione di violenza indiscriminata a seguito della guerra civile, con attacchi che colpiscono indiscriminatamente obiettivi civili e militari (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>). La Libia, inoltre, non è parte della Convenzione di Ginevra sullo Status di Rifugiato e l'ordinamento non distingue tra migranti irregolari da un lato e rifugiati e richiedenti asilo dall'altro, con la conseguenza che tutti sono considerati “migranti illegali” e soggetti alle sanzioni previste dalla legge, prima tra tutte la detenzione con lavoro forzato, ove i migranti sono soggetti a trattamenti inumani e degradanti, per la quale non è previsto un limite massimo di durata, e la successiva espulsione (US Department of State, Annual report on human rights in 2021, 12.04.2022, <https://www.ecoi.net/en/document/2071167.html>). il rapporto dell'Independent Fact-Finding

Mission in Libya del Consiglio dei Diritti Umani delle Nazioni Unite, ricostruisce il ciclo di sfruttamento e violenza cui sono soggetti i migranti in Libia. Nella gestione e nello sfruttamento dei migranti sono coinvolti attori statali e non statali, che operano a diversi livelli e in diversi momenti del percorso migratorio, creando un vero e proprio mercato delle migrazioni: “le indagini della Missione hanno fornito una solida base per confermare che vengono commessi atti di omicidio, riduzione in schiavitù, tortura, prigionia, stupro e altri atti disumani contro i migranti. Esse dimostrano inoltre che poco è stato fatto dalle autorità libiche per riformare le loro pratiche e affrontare questi crimini, o dai loro partner internazionali, tra cui l'Italia e Malta che hanno accordi di cooperazione con la Libia nel campo del controllo della migrazione. Nel periodo coperto dal mandato della Missione, il numero di migranti detenuti nei centri gestiti dalla Direzione per la lotta alla migrazione illegale (DCIM) è variato da un paio di migliaia a quasi 20.000, e si ritiene che altre migliaia siano detenuti in strutture controllate da gruppi armati non statali o tenuti prigionieri da trafficanti. [...]. Il coinvolgimento specifico e il livello di cooperazione tra gli attori, comprese le autorità statali, come la Guardia costiera libica (LCG), coinvolte nell'intercettazione dei migranti in mare, e i funzionari di detenzione del DCIM, i gruppi armati con mandati ufficiali non chiari, i trafficanti, i contrabbandieri e altri individui che tentano di trarre profitto da questo sistema, sono stati documentati ma non sempre chiaramente definiti. 73. Ad esempio, nei colloqui con la Missione, diversi migranti hanno parlato di collusione tra contrabbandieri, trafficanti e funzionari statali, siano essi del DCIM o della LCG. Uno dei migranti ha spiegato di aver riconosciuto i contrabbandieri che li avevano messi su una barca a bordo di una nave della LCG che poi li ha intercettati: “Mi è successo due volte. Se gli diciamo che li riconosciamo, ci picchiano”. Come precedentemente notato dalla Missione, ci sono anche segnalazioni di migranti scomparsi dopo essere stati intercettati e sbarcati in Libia, sollevando la preoccupazione che un numero significativo di migranti possa essere stato restituito a contrabbandieri e trafficanti che li hanno ulteriormente maltrattati. [...]. La Missione ha ragionevoli motivi per ritenere che in Libia vengano commessi crimini contro l'umanità nei confronti dei migranti. I migranti sono sottoposti a detenzione arbitraria diffusa e sistematica. Atti di omicidio, sparizione forzata, tortura, riduzione in schiavitù, violenza sessuale, stupro e altri atti disumani sono commessi in relazione alla loro detenzione arbitraria. Il carattere continuo, sistematico e diffuso di queste pratiche da parte del DCIM e degli altri attori coinvolti riflette il fatto che i funzionari di livello medio e alto partecipano al ciclo di violenza della migrazione. La tortura e lo stupro sono una caratteristica della detenzione e della prigionia degli stranieri in Libia, utilizzati abitualmente come mezzo di intimidazione, punizione, umiliazione, gratificazione o sfruttamento: i migranti sono sottoposti a scosse elettriche, spegnimento di sigarette, bruciature, percosse regolari, stupri e violenze sessuali contro uomini, donne, bambini e

bambine, e/o altre brutali inflizioni di tortura fisica e psicologica, come assistere allo stupro o all'esecuzione di altri detenuti. [...]. La Missione ha ricevuto regolarmente rapporti sulla riduzione in schiavitù dei migranti. A questo proposito, vi sono ampie prove del fatto che i migranti sono trattati come merci in vari modi dai loro rapitori. Durante la detenzione e senza ricevere alcun compenso, i migranti qualificati sono talvolta costretti a lavorare al di fuori della struttura di detenzione per privati o aziende, mentre altri, compresi i minori non accompagnati, sono costretti a lavorare in fattorie, fabbriche o altre situazioni di lavoro umiliante, spesso senza cibo o acqua adeguati” (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>)”. (ord. n.r.g. 10757/23).” (Ordinanza del 16.06.2023 r.g. 18757/2023).

Circa l'individuazione dei soggetti responsabili si osserva quanto segue. Con riferimento al comandante, “posta la soggezione della nave in alto mare alla giurisdizione dello Stato di bandiera e la sua equiparazione al territorio nazionale, e considerati la funzione di “capo della comunità viaggiante” (territoire flottant) del comandante, responsabile della “direzione della manovra e della navigazione” (art. 295, c. 1, cod. nav.), e i poteri – anche di natura pubblicistica – ad esso assegnati (v. ad es. artt. 8, 186, 203, 296 e 1248 cod. nav. e 611 c.c.), che valgono a qualificarlo come “soggetto privato investito di pubblici poteri” (inquadabile nel paradigma dell’art. 359, n° 2, c.p.), non può affermarsi che il comandante della Asso 29 dovesse eseguire acriticamente - a dispetto dell’autorità rispetto a coloro che erano, ormai, a tutti gli effetti, “suoi passeggeri” - le “istruzioni” di un’autorità estera; anzi, si deve dubitare che egli fosse autorizzato, senza l’assenso dell’autorità militare marittima italiana, a far salire a bordo un ufficiale appartenente a forze armate straniere: e poiché ciò è avvenuto, invece, “sotto gli occhi” di una nave militare italiana, è ragionevole ipotizzare che tale assenso fosse stato dato, quanto meno tacitamente, sotto forma di non opposizione (...) ne deriva che, una volta che i migranti erano stati trasferiti su una nave battente bandiera italiana (e quindi in territorio italiano, ai sensi dell’art. 4 cod. nav., soggetto alla nostra giurisdizione esclusiva) (...) la nave da guerra “Duilio”, che partecipava agli scambi di messaggi radio tra le navi e che sapeva, quindi, dell’intenzione della guardia costiera libica di riportare i migranti a Tripoli (ore 23:51:01-23:57:41: «- ASSO29 : Ok, I call you when finish take the people and, for information, what is your intention after? Proceed to Tripoli? - RAS AL JADER: Yes, yes, go to Tripoli. - ASSO29: Ok, thank you. - RAS AL JADER: Ok, thank you for help, thank you for help.»), avrebbe potuto e dovuto avvalersi di propria iniziativa dei poteri di polizia della navigazione ad essa attribuiti dall’art. 200 cod. nav., intimando alla “Asso 29” (forse di non

prendere a bordo un militare straniero, ma comunque, e di certo) di condurre i migranti in Italia, e non in Libia, indipendentemente dalle istruzioni libiche” (cfr. ord. n.r.g. 17531/23).

Né è emerso che il comando della nave italiana sia stato sottratto da parte degli ufficiali libici, anche tenuto conto della presenza sul posto della nave militare italiana Duilio.

Insomma, per quanto riguarda il comandante, il fatto di trovarsi in una zona SAR libica, e di dover sottostare ad una gestione del coordinamento delle operazioni di salvataggio che, lo si ripete, solo primariamente sono affidate alla Libia, non può far venir meno il suo dovere di rispettare gli obblighi, gerarchicamente superiori, imposti dalle citate norme internazionali, tra cui l’art. 10 Convenzione SOLAS (Il comandante di una nave in mare, quando riceve un segnale da qualsiasi fonte che una nave o un aeromobile o mezzi di salvataggio sono in pericolo, è tenuto a procedere con tutta la rapidità all’assistenza delle persone in pericolo informandole, se possibile, che lo sta facendo) e dell’art. 10 Convenzione Salvage (Ogni capitano è tenuto a prestare assistenza a qualsiasi persona che si trovi in pericolo di perdersi in mare, nella misura in cui ciò non arrechi gravi pregiudizi alla sua nave e alle persone a bordo.).

Va, dunque, **affermata la responsabilità del Ministero della difesa**, essendo la Duilio una nave militare italiana, nonché del Comandante Corrado Pagani.

La responsabilità della S.p.A. Augusta Offshore deve essere affermata alla luce dell’art. 274, comma 1, del codice della navigazione ai sensi del quale “L’armatore è responsabile dei fatti dell’equipaggio e delle obbligazioni contratte dal comandante della nave, per quanto riguarda la nave e la spedizione”.

Quanto alla **Presidenza del Consiglio dei ministri**, il suo ruolo apicale e di coordinamento della politica nazionale porta ad escludere un’estraneità della stessa dalla vicenda in oggetto e indice quindi a **rilevarne la responsabilità**.

Ancora, non può essere negato il **coinvolgimento del Ministero dei trasporti**, in quanto l’art. 2 del d.P.R. n. 662 del 1994, recante “Regolamento di attuazione della L. 3 aprile 1989, n. 147, concernente adesione alla convenzione internazionale sulla ricerca ed il salvataggio marittimo, adottata ad Amburgo il 27 aprile 1979”, stabilisce che “L’autorità nazionale responsabile dell’esecuzione della convenzione è il Ministro dei trasporti e della navigazione”.

Circa la quantificazione del danno, come è stato già condivisibilmente affermato dal Tribunale di Roma (sentenza n. 22917/19), nella valutazione equitativa non può ignorarsi che, nel citato caso Hirsi Jamaa e altri c. Italia, la Corte Europea dei Diritti dell’Uomo ha condannato lo Stato italiano a

versare ai ricorrenti € 15.000 ciascuno a titolo di riparazione del danno, con riferimento ad una situazione assimilabile a quella oggetto del presente giudizio quanto al profilo del pregiudizio patito. Questo importo è da considerare equo.

Dunque, in accoglimento della domanda degli attori si stima equo liquidare il danno non patrimoniale in misura pari ad € 15.000,00 per ciascuno degli attori, somma già attualizzata e sulla quale decorreranno gli interessi legali dalla emissione della presente decisione all'effettivo soddisfo.

Infine, diverse considerazioni vanno espresse in relazione al Ministero dell'interno. Gli attori hanno ravvisato la responsabilità sul rilievo che tale Ministero "è competente in via generale a gestire il fenomeno immigratorio". Tale prospettazione, invero, non è condivisibile. La gestione del fenomeno migratorio integra una competenza ampia che non consente di affermare una responsabilità oggettiva in relazione a condotte specifiche che, pur originatesi nell'ambito di una vicenda migratoria, esulano dal concetto di gestione del fenomeno generale.

La domanda formulata nei confronti di tale Ministero, quindi, non può trovare accoglimento.

Tenuto conto della complessità della questione, derivante anche dalla molteplicità dei profili esaminati e dal composito quadro normativo di riferimento, le spese possono essere compensate tra tutte le parti.

P.Q.M.

Il Tribunale di Roma, in composizione monocratica, definitivamente pronunciando sulla domanda proposta, così provvede:

- 1) accoglie la domanda proposta da _____ nato ad _____ (Eritrea) il _____; _____ nata ad _____ (Eritrea) il _____; per conto proprio e del figlio minorenni _____, nato a Tripoli il _____; _____ nato ad _____ (Eritrea) il _____, per conto proprio e del figlio minorenni _____ nato a Tripoli (Libia) il _____; _____, nato a _____ (Eritrea) il _____; nei confronti di _____, nato a _____ il _____; S.p.A. Augusta Offshore, C.F. 00814890893, in persona del suo legale rapp.te p.t.; Presidenza del Consiglio dei Ministri, in persona del Presidente del Consiglio p.t.; Ministero della difesa, in persona del Ministro p.t.; Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con conseguente condanna in solido al risarcimento dei danni non patrimoniali in favore degli attori, che si liquidano in € 15.000,00 per ciascun attore, oltre interessi al tasso legale dalla data della presente pronuncia fino a quella dell'effettivo soddisfo;

- 2) rigetta la domanda di risarcimento del danno proposta nei confronti del Ministero dell'interno, in persona del Ministro p.t.;
- 3) compensa tra le parti le spese di giudizio.

Così deciso il 26 giugno 2024

Il giudice
Corrado Bile