

DOSSIER

ALESSANDRO GAMBERINI - LEONARDO MARINO

Memoria difensiva per Carola Rackete

1. *I poteri di cognizione e di decisione del GIP in sede di convalida dell'arresto.* Il primo e pressoché esclusivo tema che pone il Pubblico Ministero nel suo ricorso è rappresentato dalla portata del sindacato imposto dal codice di rito al GIP, in sede di valutazione della convalida dell'arresto.

Viene citata al riguardo una giurisprudenza (con qualche voce contrastante peraltro: v. Cass. Sez IV, 4 maggio 2007 n.22505 in ced Cass 27602) secondo la quale il controllo demandato sarebbe di “*mera ragionevolezza*”, dovendosi il Gip porre nella stessa condizione di chi ha operato l'arresto in modo da verificare, “*sulla base degli elementi al momento conosciuti*” se la valutazione di procedere all'arresto rimanga nei limiti della discrezionalità della polizia giudiziaria e trovi quindi ragionevole motivo nella “*gravità del fatto*” ovvero nella pericolosità del soggetto.

Il tema, peraltro, se si limita a questa scontata considerazione, finisce per essere mal posto e non si misura sulla peculiarità del caso concreto in cui è venuta in rilievo una causa di giustificazione la cui esistenza, come è noto, vieta il fermo o l'arresto ai sensi dell'art. 385 c.p.p., tracciando dunque una linea di demarcazione netta con i tanti casi presi in esame da codesto Giudice di legittimità.

Vale rilevare da subito che l'intera filiera che presiede all'applicazione della misura precautelare non può fuoriuscire dai binari di tutela della libertà personale iscritti nell'art. 13 della Costituzione. Dunque, in questo senso, l'art. 385 c.p.p., disciplinando i presupposti e le cause ostative dell'arresto o del fermo, precipita nel codice di rito questa fondamentale e inviolabile garanzia iscritta nella Carta fondamentale. E, si noti, il divieto di arresto o di fermo vale sol che “*appaia che il fatto è stato compiuto nell'adempimento di un dovere o nell'esercizio di una facoltà legittima o in presenza di una causa di non punibilità*”. La locuzione “apparire” non può che significare – a differenza di quanto sostenuto nel ricorso – che il vaglio debba fondarsi anche solo sul venire in rilievo di una delle cause ostative, *quando cioè appaia concretamente possibile che si sia verificata*.

In questo senso, è tautologico e scontato sostenere che nella fase precautelare non sia prospettabile alcun accertamento di merito. La locuzione “apparire” del disposto di cui all'art. 385 c.p.p. non implica alcuna graduazione

dell'accertamento del fatto, ma si riferisce – anche nel costruito logico e sintattico della disposizione – all'emergere di circostanze che rendano prospettabile a livello fattuale l'esistenza della scriminante. Si tratta dell'unica lettura interpretativa compatibile con l'assetto dei valori costituzionali di riferimento, per cui la tutela della libertà personale copre l'intero arco del procedimento fin dalla sua origine. E così il Gip ha correttamente valorizzato e approfondito gli elementi a sua disposizione (così come a disposizione del P.M.) che *ab origine* imponevano di non procedere all'arresto e comunque di non richiederne la convalida.

Nel caso, l'onere di allegazione della sussistenza della causa di giustificazione era stato adempiuto, stando proprio alla messe di documenti ed elementi fattuali a disposizione degli inquirenti, ai quali il Gip si è riferito. In tal senso, non è l'apprezzamento della gravità indiziaria quello sul quale si è misurato il Giudice, ma, diversamente, l'esistenza di circostanze che imponevano di non procedere all'arresto ai sensi dell'art. 385 c.p.p., perché “appariva” sussistere una scriminante.

Il GIP, del resto, ha posto in essere la sua valutazione sulla base di una richiesta del Pubblico Ministero, al quale era demandato – a monte – il primo, autonomo, controllo giurisdizionale. E dunque, anche al di fuori della concitazione degli avvenimenti rispetto ai quali si trovava ad operare la polizia giudiziaria, il Pubblico Ministero avrebbe potuto e dovuto dare applicazione al disposto codicistico, rimettendo in libertà l'indagata, senza richiedere convalida alcuna ai sensi dell'art. 389 c.p.p.. La nozione di *evidenza* di quest'ultima disposizione si misura da un lato con il peculiare criterio applicativo delle cause di giustificazione – che implica, come è noto, che nel merito debba darsi rilievo alla scriminante anche sulla base di una mera allegazione ai sensi dell'art. 530, 2 c.p.p. - e, dall'altro, in fase precautelare, appunto con il criterio di “*apparenza*” segnalato dall'art.385 c.p.p., con un vaglio da svolgersi necessariamente allo stato degli atti. Tale ultimo vaglio dovrà essere parametrato alle allegazioni che facciano emergere (*evidenzino*, appunto) in concreto quelle circostanze nelle quali si sostanzia la scriminante.

Allo stesso modo il P.M. avrebbe dovuto procedere nel caso di specie e, comunque, quel sindacato è conseguentemente trasferito al Gip, trattandosi di un vaglio della sussistenza dei presupposti che ostavano all'arresto.

Né può dirsi, alla luce proprio delle argomentazioni fatte proprie dal Gip nella sua ordinanza, tutte conosciute ed apprezzabili, che non vi fosse un'apparenza qualificata della presenza di cause di non punibilità, dal momento che l'evocazione – seppur atecnica – di almeno due cause di non pu-

nibilità (adempimento del dovere e stato di necessità) era stata ripetutamente veicolata attraverso i documenti posti all'attenzione dell'Autorità marittima dall'indagata (rapporti medici e altre segnalazioni di bordo).

Insomma, pare a noi che se si vuole dare un senso e uno spazio applicativo alla disposizione di garanzia dell'art. 385 c.p.p. - che, si noti, concerne proprio la fase precautelare - occorre misurarsi con quei principi.

2. *Sull'applicabilità della nozione di "nave da guerra" alle unità navali della Guardia di Finanza.* Ne parliamo sol perché il ricorso prospetta un motivo *ad hoc* fondato sull'erronea interpretazione da parte del Gip dei presupposti applicativi dell'art. 1100 del cod nav rispetto alla qualità di nave da guerra del naviglio della Gdf..

Dunque, non solo di resistenza a p.u. ai sensi dell'art. 337 c.p. si tratterebbe, ma di un reato ben più grave - evocato dalla Gdf in via esclusiva in sede di verbale di arresto per giustificare l'esercizio discrezionale del potere limitativo della libertà personale.

Il Gip se ne occupa in modo sintetico, ma esauriente, evocando una sentenza della Corte Costituzionale dalla quale ricava la non sussumibilità dei fatti nella fattispecie dell'art. 1100 cod. nav., fermo restando il carattere giustificato della condotta dell'indagata.

Se l'evidenza alla quale è chiamato il P.M. in sede di richiesta di convalida, come presupposto dell'art. 389 c.p.p., tocca anche il tema tecnico della qualificazione giuridica, è indipendente dalla complessità ermeneutica: l'interpretazione giuridica appartiene sempre all'evidenza.

Il provvedimento genetico che il P.M. era chiamato a valutare per la richiesta di convalida si misurava esclusivamente sull'art. 1100 cod. nav., unico parametro normativo valido per misurare la gravità del fatto e quindi l'esercizio ragionevole della facoltà di arresto.

La richiesta del P.M., che ha formulato solo in sede di richiesta di convalida la contestazione di cui all'art. 337 c.p. in concorso formale, non può spostare il parametro del vaglio di gravità del fatto, necessariamente ancorato alla sua qualificazione giuridica formulata dalla polizia operante e incidente sulla facoltatività dell'arresto.

In realtà, a volere approfondire il quesito, possono svolgersi ulteriori argomenti per sostenere che quel naviglio della GdF che incrociò la Sea Watch 3 non possa qualificarsi nave da guerra.

3. *Le navi da guerra sono una categoria di naviglio compresa nel più ampio*

*novero delle navi militari*¹. La nozione di nave da guerra è stata introdotta nell'ordinamento italiano dagli artt. 133 e 134 del R.D. 8 luglio 1938, n. 1415. Ai sensi di tali norme sono definite navi da guerra “*quelle comandate ed equipaggiate da personale militare o militarizzato, iscritte nelle liste del naviglio da guerra, e che legittimino la propria qualità mediante i segni distintivi adottati, a questo fine, dallo Stato al quale appartengono*”;

A tal proposito si evidenzia che normalmente le unità navali della Guardia di finanza non sono iscritte nelle liste del naviglio da guerra, bensì nel diverso "ruolo speciale del naviglio militare dello Stato" (cfr. Art. 243 Ordinamento Militare). Lo stesso ricorrente ha ribadito, del resto, che anche la motovedetta V. 808 della Guardia di Finanza è iscritta nel naviglio militare e non nel ruolo speciale del naviglio da guerra (cfr. pag. 5 del Ricorso).

La mancata iscrizione della motovedetta V. 808 nel ruolo speciale del naviglio da guerra determinerebbe per sé sola l'impossibilità in radice di qualificarla come nave da guerra, in assenza di esplicita previsione di segno contrario.

3.1. *Un richiamo alle convenzioni internazionali.* Secondo la definizione di nave da guerra che si rinviene nella Convenzione di Montego Bay sul diritto del mare ratificata dall'Italia con la Legge 2 dicembre 1994, n. 689, ai sensi dell'art. 29, ai fini della Convenzione, si intende per "nave da guerra" *una nave che appartenga alle Forze Armate di uno Stato, che porti i segni distintivi esteriori delle navi militari della sua nazionalità e sia posta sotto il comando di un Ufficiale di Marina al servizio dello stato e iscritto nell'apposito ruolo degli Ufficiali o in documento equipollente, il cui equipaggio sia sottoposto alle regole della disciplina militare.* Sono dunque tre i requisiti rilevanti ai fini della qualificazione: a) l'appartenenza alle forze armate di uno Stato; b) la presenza dei segni distintivi esteriori delle navi militari della sua nazionalità; c) il fatto che la nave sia posta sotto il comando di un Ufficiale di Marina al servizio dello Stato e iscritto nell'apposito ruolo degli Ufficiali o in documento equipollente, il cui equipaggio sia sottoposto alle regole della disciplina militare.

Pertanto, è possibile escludere che ai fini della norma pattizia ora citata, l'unità navale della Finanza possa essere qualificata come nave da guerra: in primo luogo, le unità navali della GdF, infatti, non possono considerarsi appartenenti alle forze armate dello Stato italiano, essendo tale corpo compreso

¹Ai sensi dell'art. 11 del codice penale militare in tempo di pace: «agli effetti della legge penale militare, sono navi militari e aeromobili militari le navi e gli aeromobili da guerra (...) e ogni altra nave e ogni altro aeromobile adibiti al servizio delle forze armate dello Stato alla dipendenza di un comandante militare»

tra le *Forze di polizia ad ordinamento militare*; in secondo luogo, al momento dei fatti oggetto di scrutinio la motovedetta in questione comunque non si trovava sotto il comando di un ufficiale di Marina.

3.2. *La giurisprudenza nazionale e la violazione del principio di stretta legalità.* L'accertamento della qualifica come nave da guerra di una unità navale non può essere demandato a un erroneo richiamo alla disciplina in materia di contrabbando di tabacchi di cui alla legge 13.12.1956 n. 1409 ed in particolare all'art. 6, dove si prevede che *"Il capitano della nave nazionale che commette atti di resistenza o di violenza contro una unità di naviglio della Guardia di finanza è punito con le pene stabilite dall'art. 1100 del Codice della navigazione"*.

Non è infatti condivisibile il precedente giurisprudenziale, richiamato nel ricorso (Cass. Pen, sez. III, 14 giugno 2006, N. 31403) nel quale le motovedette della Guardia di Finanza sono state qualificate come navi da guerra sulla scorta della funzione di polizia marittima svolta da quest'ultime, della qualifica militare del personale di bordo, nonché del richiamo all'articolo 6 della Legge 13.12.1956 n. 1409 in materia di contrabbando. Un precedente, come vedremo, in contrasto con altro, diversamente motivato, del 2003.

Molteplici ragioni depongono per un diverso orientamento.

In primo luogo, la disciplina dell'art. 6 si riferisce alla sola vigilanza marittima finalizzata alla repressione del contrabbando dei tabacchi e, come tale, non è possibile estenderne l'efficacia applicativa fuori da tale cornice. Tale operazione ermeneutica condurrebbe infatti alla negazione del principio di legalità, *sub specie* di divieto d'analogia in *malam partem*.

La giurisprudenza di legittimità ha avuto modo di precipitare tale principio in un caso avente ad oggetto la condotta dei pescatori veneziani a cui erano contestati atti di violenza contro una unità della Guardia di Finanza, che li aveva sorpresi in attività di pesca abusiva nella laguna (Cass. pen., sez. VI, 24.06.2003, n. 34028). In quel caso la Sesta sezione di codesta Corte ha espressamente e correttamente sostenuto l'impossibilità di *"fare riferimento alla estensione introdotta dall'art. 6 della Legge 13.12.1956...che come tutte le disposizioni di tale legge è circoscritta all'ambito della vigilanza marittima al fine della repressione del contrabbando dei tabacchi e che, come ogni fattispecie incriminatrice, non è suscettibile di applicazione analogica"*

Inoltre, proprio l'esigenza di prevedere una norma incriminatrice *ad hoc* - l'art. 6 della L.13.12.1956 - volta ad estendere la punibilità ex art. 1100 cod. nav. in una materia settoriale svela - da altro punto prospettico - che per

l'ordinamento non sarebbe altrimenti applicabile l'art. 1100 c.n. nei casi in cui il soggetto passivo sia la Guardia di Finanza che svolge funzioni di polizia all'interno delle acque territoriali.

Le unità navali della Guardia di finanza non sono come tali assimilate alle navi da guerra, se non per effetto di espressa previsione legislativa.

Ulteriori elementi testuali devono evidenziarsi al fine di escludere l'estensione in via analogica della disciplina sul contrabbando dei tabacchi al caso di specie.

Da un lato, gli artt. 5 e 6 della L. 1409/1956 fanno espresso riferimento al "*capitano della nave nazionale*", e nel caso di specie, l'indagata era la capitana di una nave battente bandiera straniera. Facendo operare tale disciplina sulla Sea Watch saremmo quindi di fronte a una palese applicazione *contra legem*. Anche da quanto rilevato, si può ricavare che il rinvio all'art. 1100 cod nav. da parte dell'art. 6 della citata legge sul contrabbando del 1956 debba ritenersi limitato al mero richiamo delle sanzioni ivi previste.

Sulla scorta di tale premesse non si coglie come possa essere scalfito il congruo richiamo del Gip di Agrigento alla pronuncia della Corte Costituzionale n. 35 del 7 febbraio 2000, relativa al giudizio di ammissibilità di richiesta del *referendum* abrogativo sull'abolizione del carattere militare del Corpo della Guardia di Finanza.

Nell'ambito dell'*iter* motivazionale la Corte ha osservato, sia pure *incidenter tantum*, che le unità navali in dotazione della Guardia di finanza, *quando operano fuori delle acque territoriali ovvero in porti esteri ove non vi sia un'autorità consolare, esercitano le funzioni di polizia proprie delle «navi da guerra» (art. 200 Codice della Navigazione) e nei loro confronti sono applicabili gli artt. 1099 e 1100 del codice della navigazione* relativi al rifiuto di obbedienza o resistenza e violenza a nave da guerra, *richiamati dagli artt. 5 e 6 della legge 13 dicembre 1956, n. 1409*.

Dalla lettura di tale passaggio, la cui portata è stata stravolta dal ricorso, è possibile trarre una duplice inferenza: da un lato, le navi della Guardia di Finanza non sono in generale navi da guerra, bensì possono temporaneamente svolgere funzioni che sono proprie di quest'ultime, a determinate condizioni (vale a dire quando operano fuori dalle acque territoriali ovvero in porti esteri); dall'altro, come conseguenza, la disciplina della resistenza a nave da guerra può essere applicata quando le navi della Guardia di Finanza svolgono le funzioni di polizia *fuori delle acque territoriali ovvero in porti esteri ove non vi sia un'autorità consolare* (circostrizione del contesto di applicazione della disciplina).

Da ciò ne deriva ulteriormente che, nel caso di specie, non sia possibile applicare la disciplina di cui agli artt. 1099 e 110 del Codice della Navigazione.

4. *Una pretesa contraddittoria.* Risulta contraddittorio che con il ricorso, da un lato, si evochi l'impossibilità, stante la fase, di un vaglio completo e approfondito dell'esistenza della causa di non punibilità, senza limitarsi ad un'indiscutibile apparenza concreta, dall'altro si pretenda poi – con argomenti non condivisibili – di proporre una lettura approfondita, al fine di escluderne la sussistenza.

Nel caso, il Gip dà conto del sofferto percorso della nave e della lunghissima attesa prima di entrare nelle acque territoriali, *“quattordici giorni fino al 26 giugno”*, ai quali si è aggiunta una (del tutto irragionevole) attesa di ben tre giorni in rada, con le condizioni dei naufraghi che peggioravano, documentate dai report dello staff medico della nave.

Si tratta di una valutazione che appartiene al fatto.

La pretesa di imporre al GIP un onere argomentativo che arrivi a sindacare la proporzionalità in senso stretto (come se fossimo all'esito di un giudizio) contraddice in radice proprio quella pretesa che il vaglio in questa fase sia ragionevolmente effettuato allo stato degli atti senza pretese di conclusività.

Non spetta certamente a codesto Giudice di legittimità una valutazione in fatto sulle modalità alternative di adempimento del dovere.

Ciononostante, alcune affermazioni del ricorso meritano risposta.

Così la prospettazione, fantasiosa nella sua ipotizzabilità, di un uso delle scialuppe per sbarcare i naufraghi invece di un uso della nave appare palesemente irragionevole: non si comprende perché l'uso delle scialuppe invece che quello della nave avrebbe dovuto rappresentare una modalità diversamente coerente e proporzionata dell'adempimento del dovere. La comandante della Sea Watch 3, all'atto in cui decise l'attracco della nave nel porto di Lampedusa, dopo aver debitamente e tempestivamente notiziato della decisione le autorità marittime competenti, partendo dall'ormeggio in rada nel quale si trovava situata, era perfettamente consapevole di potere condurre l'operazione in assoluta sicurezza e del resto l'avvenuto attracco conferma la sua previsione. Una manovra condotta – vale sul punto richiamare l'accertamento del GIP – con assoluta prudenza e lentezza, di cui il Gip dà atto e costituisce un riflesso dell'adeguatezza in concreto della condotta doverosa e della sua innegabile proporzionalità.

In tal senso non può essere sindacata la proporzione della scelta *ex post* in nome del fatto che una motovedetta della GdF decise di ormeggiarsi sulla

banchina per ostacolare la manovra e fu incidentalmente “toccata” lateralmente - il termine si misura sul danno modestissimo subito - e involontariamente dalla nave condotta dall’indagata.

L’interrogativo: “se possa ritenersi soddisfacente anche la conduzione in un luogo diverso dalla conduzione a terra idoneo a garantire una condizione di sicurezza e di assistenza adeguata ai soggetti salvati” sembra riflettere l’idea che potesse considerarsi *place of safety* anche la nave ormeggiata in rada.

Sul punto ci sembra che la normativa internazionale delinei con nettezza una risposta al quesito: le linee guida per il soccorso in mare adottate il 20 maggio 2004 (Convenzione di Amburgo emendata dalla risoluzione IMO, MSC 167 (78)) precisano che le imbarcazioni che hanno operato il salvataggio non possono essere considerate luoghi sicuri se non in via assolutamente temporanea e per il tempo strettamente necessario allo sbarco e all’effettiva conclusione delle operazioni di soccorso.

D’altro lato la nave che presta i soccorsi è costretta a mantenere le persone salvate in condizione di assoluta precarietà, lasciando i naufraghi sulla tolda esposti alle intemperie con servizi igienici del tutto inadeguati (due servizi per settanta persone uomini donne bambini e equipaggio), senza possibilità di intervenire con adeguata assistenza psicofisica nei confronti di chi, come nel caso, proveniva da situazione drammatiche ed era stato esposto a violenze, maltrattamenti e abusi.

Il *place of safety* è dunque necessariamente uno sbarco a terra in un porto nel quale siano assicurati oltre alla salvaguardia della vita anche la tutela dei diritti fondamentali, un porto che va individuato “prontamente”: una indicazione normativa che non può che riferirsi al fatto che i tempi della detta individuazione debbano essere interni a una procedura tecnica e non ostaggio di pressioni esterne del tutto ultronee.

In tal senso il dettato costituzionale - l’art. 27, 1 e 3 co. Cost., vuole che la persona umana non debba mai essere considerato uno strumento di politica criminale - vale a illuminare anche le scelte in questa materia non potendo le ragioni del ritardo o, peggio, del diniego essere mai fondate su un approccio strumentale rispetto a scelte politiche estranee alla tutela dell’incolumità dei naufraghi e del rispetto dei diritti fondamentali.

L’affermazione del ricorrente per la quale i migranti “si trovavano già in un porto sicuro” perché “non in imminente pericolo” urta dunque con la disciplina citata e una ricostruzione corretta della categoria richiamata. E’ ben vero che le modalità di esercizio del dovere debbono sottostare a un criterio di adeguatezza e proporzione e dunque il comandante della nave non potrà *ad*

libitum decidere lo sbarco indipendentemente da una richiesta e da un'attesa indispensabile per una scelta tecnica.

Il tema della "necessità" di uno sbarco urgente è dunque affrontato dal Gip con un'argomentazione del tutto coerente: non si tratta di invocare uno stato di necessità, di cui pure potevano esserci i presupposti (del tutto irragionevole l'assunto del ricorso per il quale la circostanza che non vi fosse alcuno stato di necessità discenderebbe dal fatto che non sia stata riconosciuta dal GIP la scriminante). In realtà lo stato di necessità come autonoma giustificante non è mai presa in esame dal Giudice, stante la prevalenza, anche logico giuridica dell'art. 51 c.p.; d'altra parte ha comunque supportato e giustificato le modalità concreta dell'adempimento del dovere che solo con lo sbarco dei naufraghi poteva dirsi perfezionato, consentendo così di delineare una condotta di Carolina Rackete ragionevolmente intranea all'adempimento del dovere.

L'applicazione delle scriminanti importa sempre una forma di bilanciamento, anche rispetto all'adempimento del dovere, quanto meno con riferimento alle modalità con le quali avviene. E dunque la necessità di preservare l'incolumità psicofisica dei migranti, destinata a un progressivo e precipitoso deterioramento, supporta la scelta di decidere un attracco senza ulteriori attese (un'attesa *sine die*, visto che era del tutto immotivata, men che meno da ragioni tecniche).

5. *L'errato richiamo all'art. 10 della dlgs. 286 del 1998.* In realtà detto richiamo vale a illuminare la coerenza dell'adempimento concreto del dovere (che peraltro il Gip ha in precedenza citato con un articolato e sistemico riferimento a fonti nazionali e internazionali) col sistema giuridico nazionale. I migranti naufraghi si trovavano sul territorio nazionale (in acque territoriali nella rada di Lampedusa) e dunque il nostro ordinamento imponeva di condurli per esigenze di soccorso e di prima assistenza presso gli appositi centri consentendone lo sbarco.

Se il comandante non fa sbarcare i naufraghi stranieri le autorità nazionali non possono adempiere all'obbligo che loro spetta sulla base della disposizione citata. In tal senso ben può dirsi che si tratti di condotte che debbono essere necessariamente coordinate e di cui l'una sia la necessaria premessa maggiore dell'altra. Il richiamo alla norma - che non potrebbe essere invocata per attribuire al comandante una qualsivoglia responsabilità per l'omesso sbarco - vale comunque a illuminare ancora una volta come la decisione di fare sbarcare i naufraghi si ponesse in modo equilibrato e coerente con una disciplina che demandava doveri all'autorità nazionale e dunque pienamente

compatibile con una morfologia corretta e proporzionata dell'adempimento del dovere.

6. *L'adempimento del dovere e il suo svolgimento ottimale.* Si chiede il ricorso se il dovere di soccorso non potesse essere esaurito con la messa in salvo della vita dei naufraghi con la messa a bordo della Sea Watch 3: la risposta è ancora una volta netta e occorre ripeterla, deriva dalle normative internazionali che includono nell'operazione di salvataggio anche lo sbarco, da intendersi come segmento finale necessario.

7. *L'ordine della GdF (anche) sulla base dell'art.11, co. 1-ter D.lgs 286/1998 senza valutare altre ragioni o esigenze di sicurezza e ordine della navigazione nonché vincoli derivanti dalla vicinanza al Porto dell'aeroporto.* Sul punto il ricorso prima si avventura in una serie di prospettazioni puramente congetturali ed eccentriche rispetto al tema.

L'ora di notte nel quale si verificava l'attracco rendeva il porto perfettamente fruibile - derivava da un notorio anche in precedenza comunicato al comandante della Sea Watch 3 - esistente in tutti i "portolani" che regolano la navigazione nel Mediterraneo.