

QUESTIONI APERTE

Misure cautelari

La decisione

Misure cautelari – Misure cautelari personali – Resistenza al pubblico ufficiale – Esercizio di un diritto o adempimento di un dovere (C.p. artt. 337, 51; C.p.p. artt. 380 ss., 273 ss., 391; l. 242; Regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, art. 1100).

L'insussistenza del reato di cui all'art. 1100 cod. della Navig. e, quanto al reato di cui all'art. 337 c.p., l'operatività della scriminante di cui all'art. 51 c.p., giustificano la mancata convalida dell'arresto ed il rigetto della richiesta di applicazione della misura cautelare personale.

TRIBUNALE DI AGRIGENTO, UFFICIO GIP, ORD. 2 luglio 2019 - VELLA, Giudice - RACKETE, indagata.

“Non esistono fatti. Solo interpretazioni”. Riflessioni sul caso *Sea Watch 3*

Il presente contributo analizza l'ordinanza del GIP di Agrigento, emanata nella fase cautelare del procedimento a carico di Carola Rackete, successivamente oggetto di ricorso in Cassazione. Pur non sottacendo le criticità, si tenta di calare la stessa nella più ampia tematica dell'ardua e costante ricerca di un punto di equilibrio tra sovranità statale ed obblighi sovranazionali; tra giustizia ed ordine giuridico.

“There are no facts. Only interpretations”. Considerations on Sea Watch 3 case

This work analyzes the order of the Examining Judge of the Court of Agrigento in the precautionary phase of the criminal proceedings against Carola Rackete, subsequently subject to appeal in Cassation. Despite its critical issues, it will be attempted to place the same in the wider context of the arduous and constant research for a balance between State sovereignty and sovranational obligations; between justice and juridical order.

SOMMARIO: 1. Brevi e doverosi prolegomeni. La questione all'attenzione del GIP di Agrigento. - 2. L'iter argomentativo dell'ordinanza: l'approccio olistico alla questione e il complesso panorama sovranazionale. -3. Una pronuncia di merito *ante litteram*: osservazioni e criticità. - 4. A mo' di conclusione (e punto di partenza): sulla carenza di tassatività delle cause di giustificazione quale grimaldello per l'affermazione dei principi dello Stato di diritto nel controverso ambito dello *ius migrandi*.

1. Brevi e doverosi prolegomeni. La questione all'attenzione del GIP di Agrigento. Alla lettera, l'affermazione nietzscheana¹ mutuata si confuta da sola, poiché le interpretazioni devono pur sempre operare su un qualcosa di esistente. Verosimilmente, il filosofo la intendeva però così: «non esistono fatti puri, ma solo interpretazioni, ovvero fatti interpretati da soggetti umani».

È quanto accade quotidianamente nel macrocosmo giuridico, soprattutto a fronte di vicende giudiziarie - come quella del caso di specie - che impongono

¹ L'affermazione è contenuta in NIETZSCHE, *Frammenti postumi* 1885-1887, trad. it. Giametta, Torino, 1975, 115 ss.

no all'interprete di confrontarsi con un coacervo di fonti normative di vario rango e diversa natura, che egli dovrà districare in tempi tutto sommato contingenti.

A maggior ragione, sarebbe opportuno tenerlo a mente nel momento in cui i fatti alla base di siffatte vicende assurgano a centro d'interesse e dibattito fuori dalle aule dei Tribunali nonché ad oggetto di prese di posizione estreme che però, come spesso accade, illuminano solo una parte di vero .

Nessuna “ordinanza psichedelica scarcerata-Carola”² né “evangelicamente (ed encomiasticamente) scandalosa”³ e, forse, può avviarsi un ragionamento costruttivo o almeno tentare di fornire un contributo tecnico che prescinda dal martellante discorso politico.

Si riportano di seguito i fatti, in maniera sintetica.

Carola Rackete, cittadina tedesca comandante della motonave *Sea Watch 3* (battente bandiera olandese), si dirigeva, col suo carico di migranti soccorsi nella zona SAR libica, nelle acque territoriali italiane, malgrado i ripetuti segnali di ALT della Guardia di Finanza; dopo aver atteso qualche giorno indicazioni dell'Autorità in acque internazionali, forzava il divieto di approdo nel porto di Lampedusa, invocando lo stato di necessità. Durante le operazioni di attracco, la nave urtava una motovedetta della guardia di finanza che si era frapposta tra la *Sea Watch* e la banchina, proprio al fine di impedire l'attracco.

Per tale motivo, la Comandante - collocata agli arresti domiciliari - veniva indagata per i delitti di *resistenza o violenza contro nave da guerra* (art. 1100 cod. nav.) e *resistenza a pubblico ufficiale* (art. 337 cod. pen.)⁴.

Mediante ordinanza del 2 luglio⁵, emanata nella fase cautelare del procedimento, il GIP del Tribunale di Agrigento, nella persona del Giudice Alessandra Vella, rigettava la richiesta di convalida dell'arresto eseguito dalla Guardia di Finanza a Lampedusa ed altresì negava l'applicazione della misura cautelare del divieto di dimora in provincia di Agrigento.

2. L'iter argomentativo dell'ordinanza: l'approccio olistico alla questione e il complesso panorama sovranazionale. In apertura del provvedimento, non

² Si tratta del titolo di un articolo comparso all'indomani dell'ordinanza sul social media medium.com

³ Si fa riferimento al breve commento a caldo di NATALE, *Caso Sea Watch 3, la “scandalosa” ordinanza di rigetto del gip di Agrigento* in *questionegiustizia.it*, 3 luglio 2019

⁴ Si rimanda, per gli assunti accusatori, al testo della *richiesta di convalida dell'arresto e di applicazione della misura cautelare* della Procura di Agrigento disponibile su *www.giurisprudenzapenale.com*

⁵ Trib. Agrigento, Uff. GIP, ord. 2 Luglio 2019, Giud. Vella in *www.penalecontemporaneo.it*, 3 Luglio 2019 con osservazioni di ZIRULIA.

lasciando troppo all'immaginazione quello che ne sarà l'esito, il GIP si propone di contestualizzare le condotte nell'ambito della vasta tematica delle operazioni soccorso in mare, svincolandosi da una valutazione "atomistica" dei fatti contestati.

Così, in punto di diritto, secondo quella che costituisce un po' la premessa maggiore dell'intero argomentare, giunge conchiusivamente ad enucleare l'obbligo giuridico, in capo alle autorità statuali, di soccorrere e fornire prima assistenza, allo straniero che abbia fatto ingresso, anche non regolare, nel territorio dello Stato. Tale principio viene desunto da un articolato *framework* normativo nazionale e sovranazionale, che prende le mosse dal combinato disposto degli artt. 10 e 117 Cost.: tra le norme di diritto internazionale cui l'ordinamento giuridico deve conformarsi, vi sono quelle derivanti dagli accordi internazionali, le quali assumono - in base al principio giuridico *pacta sunt servanda* - un carattere sovraordinato rispetto alla disciplina interna.

Vengono considerate tre Convenzioni, tutte ratificate e rese esecutive in Italia: La Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare di *Montego Bay* del 1982 (c.d. UNCLOS), il cui art. 98 impone al Comandante di una nave di prestare assistenza e soccorso alle persone in pericolo in mare⁶.

Ancora, l'art. 18 contempla la possibilità del passaggio all'interno delle acque territoriali di uno Stato in casi specifici. In particolare, al comma 2 è stabilita una deroga alla nozione di passaggio, da intendersi normalmente come "*continuo e rapido*", oltre che "*inoffensivo*", consentendo la fermata e l'ancoraggio "*soltanto se questi costituiscono eventi ordinari di navigazione o sono resi necessari da forza maggiore o da condizioni di difficoltà, oppure sono finalizzati a prestare soccorso a persone, navi o aeromobili in pericolo o in difficoltà*".

⁶ La Convenzione, ratificata dall'Italia con la l. 2 dicembre 1994 n.689 all'art. 98 così dispone: «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».

⁷ Il successivo art. 19 specifica invece il concetto di *passaggio inoffensivo* tipizzando una serie di situazioni nelle quali il passaggio non si considera inoffensivo, implicitamente ammettendo l'inoffensività nelle ipotesi non elencate. Rilevo nel caso di specie è attribuito alla lettera g) secondo la quale non è inoffensivo il passaggio volto al "*carico o lo scarico di materiali, valuta o persone in violazione delle leggi*

La Convenzione *SOLAS*, firmata a Londra nel 1974, che impone analoghi obblighi di soccorso⁸;

La Convenzione SAR sulla ricerca e soccorso in mare, adottata ad Amburgo nel 1979, che tale attività fonda inoltre sul principio di cooperazione internazionale, non escludendo (anzi, in un certo senso, imponendo) che unità navali di diversa bandiera intervengano in aree di competenza di un singolo Stato «allorquando lo richieda l'imminenza del pericolo per le vite umane»⁹.

L'obbligo di salvataggio così delineato nel diritto internazionale è corroborato, a livello penalistico interno, dall'art. 1158 del *Codice della Navigazione*, che

e dei regolamenti doganali, fiscali, sanitari o di immigrazione vigenti nello Stato costiero».

⁸ La Convenzione SOLAS, titolata «*Convenzione internazionale per la tutela della vita umana in mare*» e ratificata dall'Italia con la l. 23 maggio 1980, alla regola 10 del capitolo V9, stabilisce che «*Il comandante di una nave in navigazione che riceve un segnale, da qualsiasi provenienza, indicante che una nave o un aereo o i loro natanti di salvataggio si trovano in pericolo, è obbligato a recarsi a tutta velocità al soccorso delle persone in pericolo informandole, se possibile, di quanto sta facendo*».

⁹ Ratificata dall'Italia con la l. 3 aprile 1989 n. 147, la «*Convenzione internazionale sulla ricerca ed il salvataggio marittimo*», nota come convenzione S.A.R. (*Search And Rescue*)» (integrata con il D.P.R. 28 settembre 1994, n. 662, in materia di «*Regolamento di attuazione della legge 3 aprile 1989, n. 147, concernente adesione alla convenzione internazionale sulla ricerca ed il salvataggio marittimo, adottata ad Amburgo il 27 aprile 1979*») si occupa di stabilire le aree di ricerca e salvataggio, le strutture organizzative, logistiche, di comando, i mezzi, il personale, lo scambio di comunicazioni e la cooperazione tra Stati in materia di salvataggio in mare. In particolare, l'art. 3, co.1, D.P.R. 28 settembre 1994, n. 662 così dispone: «1. Al fine dell'organizzazione prevista dal capitolo 2 e in conformità della terminologia specificata nel capitolo 1 dell'allegato, si stabilisce che: a) il Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto è l'organismo nazionale che assicura il coordinamento generale dei servizi di soccorso marittimo (I.M.R.C.C. - Italian Maritime Rescue Coordination Center); b) le direzioni marittime costituiscono i centri secondari di soccorso marittimo (M.R.S.C. - Maritime Rescue Sub Center); c) i comandi di porto costituiscono le unità costiere di guardia; d) le unità navali e gli aeromobili del servizio di guardia costiera del Corpo delle capitanerie di porto, appositamente allestiti, costituiscono le unità di soccorso marittimo». All'art. 4 prevede che: «1. Fermo restando quanto previsto dagli articoli 69 e 70 del codice della navigazione, nonché dall'art. 727 dello stesso codice per ciò che concerne il soccorso ad aeromobili in pericolo, gli organismi indicati nell'art. 3 svolgono i compiti di cui al presente articolo. 2. Il Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto, quale centro nazionale di coordinamento di soccorso marittimo (I.M.R.C.C.), assicura l'organizzazione generale dei servizi marittimi di ricerca e salvataggio, coordina le operazioni di ricerca e salvataggio nell'ambito dell'intera regione di interesse italiano sul mare e tiene contatti con i centri di coordinamento del soccorso degli altri Stati. 3. Le direzioni marittime, quali centri secondari di soccorso marittimo (M.R.S.C.), assicurano il coordinamento delle operazioni marittime di ricerca e salvataggio, secondo le direttive specifiche o le deleghe del centro nazionale (I.M.R.C.C.) nel proprio settore, individuato dalle acque marittime di interesse nazionale ed internazionale che si estendono in profondità dalla linea di costa delle rispettive giurisdizioni, così come specificato all'articolo 6 e riportato nella rappresentazione grafica allegata al presente regolamento di cui fa parte integrante. 4. I comandi di porto, quali unità costiere di guardia (U.C.G.), dispongono l'intervento delle unità di soccorso marittimo da essi dipendenti dislocate nella loro giurisdizione e ne mantengono il controllo operativo, salvo che l'I.M.R.C.C. disponga diversamente. 5. Le unità di soccorso marittimo intervengono nelle operazioni di soccorso secondo le pianificazioni delle unità costiere di guardia, redatte e disposte dai centri secondari di soccorso marittimo (M.R.S.C.) per l'impiego di mezzi disponibili nelle aree di propria giurisdizione».

contempla quale delitto l'omissione di soccorso in mare nei casi in cui ne è fatto l'obbligo ai sensi del Codice medesimo¹⁰.

Tra le fonti nazionali è altresì richiamato l'art. 10 *ter* del Testo Unico sull'immigrazione che, in particolare al primo comma, stabilisce che lo straniero irregolare, salvato da un naufragio, debba ricevere soccorso ed assistenza nonchè essere identificato secondo specifiche procedure (si rende dunque evidente che lo stesso debba essere sbarcato)¹¹.

Ricostruiti dettagliatamente i fatti sulla scorta della comunicazione della notizia di reato da parte della Guardia di Finanza¹², testualmente riportata, il GIP

¹⁰ Il riferimento è in particolare all'art. 490 che così dispone: «Quando la nave o l'aeromobile in pericolo sono del tutto incapaci, rispettivamente, di manovrare e di riprendere il volo, il comandante della nave soccorritrice è tenuto, nelle circostanze e nei limiti indicati dall'articolo precedente, a tentarne il salvataggio, ovvero, se ciò non sia possibile, a tentare il salvataggio delle persone che si trovano a bordo. È del pari obbligatorio, negli stessi limiti, il tentativo di salvare persone che siano in mare o in acque interne in pericolo di perdersi».

¹¹ D.lgs 286/98, art 10 *ter* co. 1: Lo straniero rintracciato in occasione dell'attraversamento irregolare della frontiera interna o esterna ovvero giunto nel territorio nazionale a seguito di operazioni di salvataggio in mare è condotto per le esigenze di soccorso e di prima assistenza presso appositi punti di crisi allestiti nell'ambito delle strutture di cui al decreto-legge 30 ottobre 1995, n. 451, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 dicembre 1995, n. 563, e delle strutture di cui all'articolo 9 del decreto legislativo 18 agosto 2015, n. 142. Presso i medesimi punti di crisi sono altresì effettuate le operazioni di rilevamento fotodattiloscopico e segnaletico, anche ai fini di cui agli articoli 9 e 14 del regolamento UE n. 603/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio del 26 giugno 2013 ed è assicurata l'informazione sulla procedura di protezione internazionale, sul programma di ricollocazione in altri Stati membri dell'Unione europea e sulla possibilità di ricorso al rimpatrio volontario assistito».

¹² Informativa della quale può tentarsi una sintesi nel modo che segue: il 12.6.2019 la nave Sea Watch 3, battente bandiera olandese, avuta conoscenza di una situazione di *distress* da parte di un velivolo che effettuava monitoraggio in mare, soccorre 53 persone in zona SAR libica, dopo avere segnalato la situazione ai centri di coordinamento maltese, italiano, olandese e libico, e nonostante la Guardia costiera libica avesse dichiarato di assumere il coordinamento dell'evento. La motovedetta libica giungerà sul posto a salvataggio avvenuto ad opera del natante ONG; nonostante il centro di coordinamento libico avesse indicato come POS (porto sicuro di sbarco) il porto di Tripoli, la comandante della Sea Watch 3 si rifiutava di considerare la Libia un porto sicuro, chiedendo un porto alternativo o il trasbordo dei migranti su altra unità navale; peraltro, il centro di coordinamento italiano si dichiarava incompetente ad indicare un POS alternativo in quanto il soccorso era avvenuto in zona SAR libica; il giorno successivo, il Ministero dell'interno con e-mail notificava alla motonave l'obbligo di rivolgersi al centro di coordinamento libico, intimando di non entrare nelle acque territoriali italiane perché l'ingresso sarebbe stato pregiudizievole per l'ordine pubblico e considerato passaggio non inoffensivo nelle acque territoriali. È utile sottolineare che la GdF dia atto che i porti sicuri, geograficamente più vicini all'evento di salvataggio, fossero le coste italiane o quelle maltesi; il 14 giugno veniva pubblicato il d.l. n. 53/2019 recante, al capo 1, *Disposizioni urgenti in materia di contrasto all'immigrazione illegale e di ordine e sicurezza pubblica* e, il giorno successivo, ai sensi dell'art. 1 di tale decreto, veniva formalizzato il provvedimento a firma del Ministro dell'interno il divieto di ingresso, transito e sosta della nave Sea Watch 3 nel mare territoriale nazionale; nel frattempo alcuni migranti necessitanti di cure venivano trasbordati a terra tramite una motovedetta della Capitaneria di porto, mentre la nave sostava ancora in acque inter-

passa ad esaminare – coerentemente alle premesse effettuate – le dichiarazioni dell’indagata (che prendono le mosse dalle operazioni di salvataggio effettuate il 12 giugno) unitamente al quadro normativo di riferimento.

Così, il fatto che trattavasi di un gommone alla deriva, senza benzina, in precarie condizioni, con a bordo 50 persone prive di giubbotto di salvataggio e di qualsiasi esperienza nautica, faceva scaturire – ai sensi dell’art. 98 della Convenzione di Montago Bay – l’obbligo, per il comandante della nave, di prestare soccorso ai naufraghi in condizioni di pericolo;

Ancora, la decisione di aver disatteso – a seguito della richiesta di segnalazione di un porto sicuro – l’indicazione del porto di Tripoli da parte della guardia costiera libica, in quanto non costituente porto sicuro per via delle innumerevoli violazioni dei diritti umani ivi avvenute, è conforme alle Raccomandazioni del Commissario per i diritti umani del Consiglio d’Europa nonché a plurime decisioni dell’Autorità giudiziaria italiana (viene richiamata la sentenza del Tribunale di Trapani sul caso *Vos Thalassa* che ha riconosciuto la legittima difesa in capo ai migranti ribellatisi di fronte al “pericolo attuale” di essere ricondotti in Libia).

Conforme alla legge, ad avviso del Giudicante, altresì l’ulteriore esclusione del porto di Malta e di quello tunisino poiché – come stabilito dalla Convenzione di Amburgo - i naufraghi devono essere sbarcati nel porto più sicuro più vicino rispetto a quello in cui è avvenuto il salvataggio. Ora, mentre la Tunisia non può essere considerata porto sicuro poiché Stato privo di una normativa a tutela dei rifugiati¹³, Malta è più distante rispetto a Lampedusa. Da qui la corretta decisione di dirigersi verso quest’ultima.

nazionali e continuava a richiedere al centro di coordinamento italiano l’indicazione di un porto sicuro in Italia; solo il successivo 26 giugno la motonave si dirigeva verso le acque territoriali italiane, incurante dell’intimazione dell’alt e dell’invito a lasciare le acque territoriali formulato da due motovedette militari: la comandante invocava lo stato di necessità; giunta di fronte al porto di Lampedusa la nave rallentava il moto in attesa di ricevere informazioni su dove ormeggiare, mentre militari italiani salivano a bordo per effettuare controlli, assumere informazioni circa i migranti trasportati ed eseguire un provvedimento di perquisizione e sequestro disposto dalla Procura della Repubblica che aveva iscritto nel registro degli indagati la capitana Rackete; infine, nella notte del 29 giugno, la Sea Watch 3 entrava nel porto di Lampedusa e, in occasione della manovra di ormeggio, urtava una motovedetta della GdF che si era frapposta tra la nave e la banchina per impedirne l’ormeggio, tuttavia il natante militare nell’occasione riusciva a sfilarsi; terminate le operazioni, Carola Rackete veniva tratta in arresto per il reato di cui all’art. 1100 cod. nav. perché, quale comandante della motonave Sea Watch 3, compiva atti di resistenza e violenza nei confronti della motovedetta della GdF, considerata nave da guerra, consistenti nel non avere ottemperato ai ripetuti ordini di fermare il moto e forzando il divieto di ingresso nel porto di Lampedusa, urtando altresì il natante militare; nonché per il reato di cui all’art.337 c.p. per avere usato violenza ai pubblici ufficiali a bordo della motovedetta mentre compivano atti del loro ufficio.

¹³ Rilevante, a tal riguardo, è il richiamo alle *Linee guida sul trattamento delle persone in mare* adottate dal Comitato per la sicurezza dell’IMO, in base alle quali sia per gli Stati contraenti che per il coman-

La decisione, infine, di forzare il divieto di attracco e dirigersi verso il Porto di Lampedusa, a seguito della situazione a bordo divenuta insostenibile, risulterebbe supportata dall'art. 18 della Convenzione di *Montego Bay* (che autorizza «il passaggio» ma anche la fermata e l'ancoraggio a condizione che gli stessi costituiscano «eventi ordinari di navigazione [...] oppure sono finalizzati a prestare soccorso a persone, navi o aeromobili in pericolo») nonché agli obblighi di soccorso ed assistenza di cui al summenzionato art. 10 del d.lgs 286/98. Per le ragioni chiarite in esordio – ovvero in forza della natura sovraordinata delle fonti richiamate – il delineato obbligo di salvataggio non può venir meno né per effetto delle direttive ministeriali in materia di porti chiusi, né in conseguenza del divieto di ingresso, emanato il 15 giugno 2019 nei confronti della *Sea Watch 3*, ai sensi del c.d. decreto sicurezza *bis* (tra l'altro, sanzionato solo in via amministrativa).

A questo punto, il GIP trae, in maniera affatto lineare, le sue conclusioni in ordine ai reati contestati all'indagata.

Viene esclusa in radice l'ipotesi delittuosa di cui all'art. 1100 del Codice della Navigazione, sulla scorta della ritenuta mancata integrazione del fatto tipico dipendente dalla qualifica di navi da guerra. Aderendo, infatti, all'interpretazione della suddetta norma fornita da Corte Cost. sent n.35/2000, le unità navali della Guardia di Finanza sono considerate navi da guerra *solo* «quando operano fuori dalle acque territoriali ovvero in porti esteri ove non vi sia un'autorità consolare», ipotesi pacificamente non ricorrente nel caso *di specie*.

Quanto al delitto di *resistenza a pubblico ufficiale*, il Giudice considera pienamente operante la scriminante di cui all'art 51 c.p., per avere l'indagata adempiuto al dovere di soccorso in mare dei naufraghi, dovere che – si tiene ancora a precisare – «non s'esaurisce nella mera presa a bordo dei naufraghi, ma nella loro conduzione fino al più volte citato porto sicuro».

3. *Una pronuncia di merito ante litteram: osservazioni e critiche.* Quello di salvare vite umane in mare costituisce dunque un preciso obbligo degli Stati, prevalendo su tutte le norme finalizzate al contrasto dell'immigrazione irregolare. *Rebus sic stantibus*, sarebbe stato onere del Giudicante sollevare que-

dante della nave sussiste l'obbligo di soccorso ed assistenza delle persone ed il dovere di sbarcare i naufraghi in un posto sicuro. Secondo le medesime Linee guida «un luogo sicuro è una località dove le operazioni di soccorso si considerano concluse, e dove: la sicurezza dei sopravvissuti o la loro vita non è più minacciata; le necessità umane primarie (come cibo, alloggio e cure mediche) possono essere soddisfatte; e può essere organizzato il trasporto dei sopravvissuti nella destinazione vicina o finale» (par. 6.12).

stione di legittimità costituzionale del decreto sicurezza *bis* per contrasto con le norme sovranazionali recepite dall'ordinamento interno¹⁴.

È probabile, tuttavia, che il Gip di Agrigento abbia escluso *tout court* un conflitto di norme: semplicemente, il decreto sicurezza *bis* non si applica alle ipotesi di salvataggio di naufraghi, come nel caso di specie, bensì “*limitatamente alle violazioni delle leggi di immigrazione vigenti*”.

Altra censura quasi *ictu oculi* movibile - ed effettivamente mossa dalla Procura di Agrigento¹⁵, il cui ricorso è stato tuttavia nei giorni scorsi rigettato dalla Suprema Corte¹⁶ - è quella per cui, trattandosi di un provvedimento interlocutorio e dunque non riguardante il merito dell'accusa, il GIP avrebbe travalicato i limiti di approfondimento attinenti alla fase cautelare procedendo - prendendo in prestito le parole del Procuratore - «ad una valutazione autonoma dei dati in suo possesso e pervenendo a un giudizio sostanziale sulla gravità indiziaria»¹⁷.

¹⁴ V., a riguardo, il tutt'altro che pacato commento dell'ex magistrato Bruno Tinti all'indomani del provvedimento, per il quale del GIP sarebbe giuridicamente errata «in primo luogo per un fondamentale errore di diritto. Nel territorio dello Stato si applicano le leggi ordinarie dello Stato. Se il Giudice ritiene che una di queste leggi, rilevante nel caso che deve risolvere, sia in contrasto con la Costituzione, deve sospendere il procedimento e sollevare questione di incostituzionalità. Deve, non può. In altri termini, il giudice non può semplicemente disapplicare la legge dello Stato perché, a suo avviso, in contrasto con la Costituzione. O chiede alla Corte costituzionale di dichiararne l'incostituzionalità o la applica. Chiunque è in grado di valutare cosa succederebbe se ogni giudice, novello Antigone, si ritenesse libero di disapplicare leggi che lui, e magari lui solo, ritiene in contrasto con la Costituzione. A tacer d'altro, ci si chiede (e avrebbe dovuto chiederselo il Gip) a cosa servirebbe, a questo punto, la Corte Costituzionale» (DUBOLINO, *Quella con la quale la Gip di Agrigento non ha convalidato l'arresto del Comandante della Sea Watch. Ordinanza giuridicamente errata. Nei territori dello Stato si applicano le leggi ordinarie dello Stato* in www.italiaoggi.it, 4 luglio 2019).

¹⁵ *Procura della Repubblica presso il Tribunale di Agrigento, ricorso per Cassazione, 16 luglio 2019. Procuratore della Repubblica dott. Luigi Patronaggio -Sost. Proc. dott.ssa Gloria Andreoli* disponibile su www.giurisprudenzapenale.com.

¹⁶ Che infatti il 17 gennaio 2020 ha stabilito la legittimità del rilascio della Capitana della Sea Watch 3 operato dal Gip. La notizia è riportata su tutti i principali quotidiani nazionali.

¹⁷ Tra i motivi di censura, infatti, quello di cui all'art. 606 lett. b. c.p.p. in quanto: «si ritiene che la decisione del GIP sia errata in ragione della tipologia di controllo che egli è chiamato ad effettuare in sede di valutazione di legittimità dell'arresto in flagranza operato dalla PG. In particolare, si evidenzia che, in occasione della convalida dell'arresto il Giudice deve valutarne la legittimità accertando la sussistenza dei presupposti che consentono l'esecuzione della misura precautelare. Il GIP, quindi, in quella sede deve accertare se il titolo di reato consenta l'arresto, se sussista lo stato di flagranza, se siano rispettati i termini e se manchino manifeste cause di giustificazione. Ne consegue che il giudizio sulla convalida debba essere limitato all'esame degli elementi di fatto esistenti al momento in cui il provvedimento è stato adottato, non potendosi tener conto dei fatti emersi successivamente. Nella specie, il Giudice, nell'effettuare il controllo di ragionevolezza, deve porsi intellettualmente nella medesima posizione in cui si è trovata la Polizia Giudiziaria che ha eseguito l'arresto al fine di verificare se, sulla base degli elementi disponibili in quel momento, la valutazione degli operanti sia rimasta nei limiti di discrezionalità loro consentita [...] nel caso di specie i titoli di reato consentivano l'arresto, esisteva lo stato di fla-

Soprattutto, non sarebbe individuabile quell'«apparenza» dell'adempimento di un dovere imposta dall'art 385 del Codice di rito, considerato l'articolato apparato argomentativo di cui il Giudicante ha dovuto servirsi ai fini dell'affermazione del riconoscimento della scriminante.

A favore dell'ordinanza, si è invocato - per lo più da parte di non addetti ai lavori - il fatto che non si tratta di un orientamento estemporaneo bensì ricalcante (quasi pedissequamente nei *considerata* in diritto) un precedente dello stesso Tribunale di Agrigento (sentenza del 15 ottobre 2010, caso *Cap Anamur*) definito icasticamente quale antenato della *Sea Watch*. Tuttavia, non solo diversi erano i reati contestati ma, soprattutto, trattavasi di fasi nettamente diverse del procedimento in cui, per l'appunto, differente è il grado di cognizione demandato al Giudicante.

In tale occasione, il Tribunale aveva pronunciato assoluzione con formula piena («perché il fatto non costituisce reato») nei confronti di Elias Bierdel e Stephen Schmidt, rispettivamente presidente dell'associazione *Cap Anamur* e comandante dell'omonima nave, imputati dell'agevolazione dell'ingresso di clandestini, dopo aver soccorso, nel giugno 2004, 37 naufraghi alla deriva, cento miglia a sud di Lampedusa.

In sintesi, a seguito del richiamo agli obblighi di salvataggio previsto dalle Convenzioni internazionali, il Tribunale aveva ivi sancito come chi effettui un salvataggio in mare non commetta nessun reato ed il Comandante è l'unica persona competente ad individuare il luogo sicuro, anche da un punto di vista giuridico, per lo sbarco.

In particolare, si legge nell'articolata motivazione, la causa di giustificazione dell'adempimento di un dovere imposto da una norma di diritto internazionale «muove dal riconoscimento di un primo dato oggettivo: il salvataggio di 37 persone in pericolo di scomparsa in mare [...] alla luce delle risultanze processuali è da ritenersi certo che il capitano Schmidt effettuasse un'operazione di soccorso in mare con la conseguenza che le 37 persone

granza e venivano rispettati i termini di legge. In ordine alla esistenza della causa di giustificazione, invece, richiamata dal GIP a sostegno del proprio percorso argomentativo sulla illegittimità dell'arresto, deve evidenziarsi che si è trattato di una valutazione su un quadro normativo definito dal GIP stesso come "complesso". Questo singolo dato è sufficiente ad escludere che tale complessità abbia potuto essere valutata dalla PG in sede di arresto in flagranza, atteso che la sussistenza della causa di giustificazione di cui all'art. 51 c.p., nel caso di specie non sia stata *ictu oculi emergente*, ma frutto di articolare interpretazioni di diritto» (1 ss del ricorso, in cui è richiamata anche consolidata giurisprudenza in materia).

tratte in salvo, ancor prima di essere “migranti” o “richiedenti asilo” sono in primo luogo naufraghi».

Se, sul versante dell’adempimento del dovere (necessario ad escludere l’ipotesi delittuosa di cui all’art. 337 c.p.) si registra un tale grado di approfondimento, quasi a voler anticipare le auspiccate statuizioni di merito, analoga accuratezza argomentativa non è stata riservata alla questione della mancata qualifica delle unità navali della Guardia di Finanza come navi da guerra ai fini dell’esclusione della tipicità del reato di cui all’art. 1100 del Codice della Navigazione.

Procediamo per gradi.

La sentenza della Consulta richiamata dal GIP (Corte Costituzionale 35/2000)¹⁸, ha per oggetto il giudizio di ammissibilità della richiesta di *referendum* abrogativo di alcune disposizioni dell’Ordinamento del Corpo della Guardia di Finanza volto alla sua smilitarizzazione (concludendo per l’inammissibilità del quesito referendario).

Quale conferma del carattere militare di tale Corpo, la pronuncia aveva affermato che le unità navali 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 del codice della navigazione) e nei loro confronti sono applicabili gli artt. 1099 e 1100 del codice della navigazione (rifiuto di obbedienza o resistenza e violenza a nave da guerra), richiamati dagli artt. 5 e 6 della legge 13 dicembre 1956, n. 1409 (Norme per la vigilanza marittima ai fini della repressione del contrabbando dei tabacchi)»

Ora, ciò che pare effettivamente evincersi è che, nei richiamati contesti extra-territoriali, alle navi della Guardia di Finanza siano attribuite ulteriori funzioni – ovvero quelle di polizia – rispetto a quelle tipiche delle navi da guerra e che, dunque, non “solo” in quel caso, ma sempre, siano applicabili nei loro confronti gli artt. 1099 e 1100 del Codice della Navigazione¹⁹.

¹⁸ Cort. cost., n. 35 del 2000, in *Giur. cost.*, 2000, 272 ss.

¹⁹ In altri termini, mediante interpolazione del termine “solo”, assolutamente non presente nella pronuncia della Consulta, il GIP giunge ad interpretazione opposta. Sul punto, quasi nell’immediatezza dei fatti, si segnala l’articolato commento di GABRIELLI, *Sea Watch e mancata convalida arresto: tutto da rifare* disponibile online su www.studio-gabrielli.it corredato da un ampio richiamo a dottrina e giurisprudenza sul punto. Si tratta di censura articolata successivamente dal summenzionato ricorso per Cassazione della Procura di Agrigento, in cui si rileva come «nella specie, non risulta che la Corte Costituzionale abbia inteso limitare la qualità di navi da guerra delle unità navali della Guardia di Finanza ai

Acclarata, tuttavia, da più parti l'erroneità del richiamo - anche alla luce di quello che è l'oggetto della pronuncia in questione - l'interpretazione fornita dal GIP non appare del tutto peregrina. Maggiormente proficuo - nonché pertinente al caso di specie - sarebbe stato, probabilmente, il riferimento ad altre sentenze. La Corte di Cassazione, nel 2003, ha infatti osservato come «il reato proprio, previsto dall'art. 1100 cod. nav. a carico del comandante o dell'ufficiale della nave che commette atti di resistenza o violenza contro una nave da guerra nazionale non sussiste per l'espressa disposizione dell'art. 1087 cod. nav. [secondo cui] alla navigazione interna non si applicano le disposizioni degli artt. 1088 a 1160 del cod. nav.»²⁰.

4. A mo' di conclusione (e punto di partenza): sulla carenza di tassatività delle cause di giustificazione quale grimaldello per l'affermazione dei principi dello Stato di diritto nel controverso ambito dello ius migrandi. Come ampiamente emerso, il GIP ha escluso - nel caso di specie - la ricorrenza del reato di cui all'art. 337 c.p. per aver l'indagata agito in presenza di una delle cosiddette «cause di liceità dell'azione»²¹, precisamente nell'adempimento del dovere.

soli casi in cui queste operino dalle acque territoriali, ritenendosi, per contro, che l'elencazione fornita dalla Corte Costituzionale sia stata meramente esemplificativa e non esaustiva. È di tutta evidenza, conseguentemente, che l'affermazione del GIP sia stata frutto di autonoma interpretazione che non trova alcun appiglio nel testo della sentenza della Corte Costituzionale» (cfr. 4 ss. del ricorso).

²⁰ Cass., Sez. VI, 24 giugno 2003, n. 34028, in *Dejure*. La pronuncia trasse origine dal ricorso avverso l'ordinanza con cui il Tribunale del riesame di Venezia confermò l'obbligo di dimora, disposto dal giudice per le indagini in relazione ai reati di cui agli artt. 1081-1100 del codice della navigazione (resistenza o violenza contro nave da guerra) contestato ad entrambi per avere essi (sopresi dalla Guardia di Finanza mentre pescavano abusivamente vongole nella laguna a bordo di un natante "B.") commesso atti di violenza contro l'imbarcazione della Guardia di Finanza con repentine e pericolose manovre, nonché in relazione al reato di cui agli artt. 81 e 337 cod. pen. (resistenza a pubblico ufficiale) a carico del solo V. perché, mediante il lancio a distanza ravvicinata di due ceste di vongole contro due agenti della Guardia di Finanza, usava violenza al fine di impedire l'arresto del natante guidato dal G. La Corte ritiene fondato il ricorso, annullando senza rinvio l'ordinanza e dichiarando la cessazione della misura cautelare, sulla base della seguente, stringata, motivazione «Il reato proprio, previsto dall'art. 1100 cod. nav. a carico del comandante o dell'ufficiale "della nave che commette atti di resistenza o di violenza contro una nave da guerra nazionale" non sussiste per l'espressa disposizione dell'art. 1087 cod. nav., "alla navigazione interna non si applicano le disposizioni degli artt. 1088-1160" del codice della navigazione. Né può farsi riferimento all'estensione introdotta dall'art. 6 della legge 13 dicembre 1956 ("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") che - ferma la natura di reato proprio del "capitano della nave nazionale" - 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».

²¹ DELITALA, *Adempimento di un dovere in Enciclopedia del diritto*, I, Milano, 1958, 567.

Non è stato dunque ritenuto opportuno fondare la decisione sul pur invocato stato di necessità, evidentemente sull'assunto che l'assistenza medica ricevuta dai migranti a bordo, nonché il monitoraggio della motonave da parte delle Forze dell'Ordine, avrebbe difficilmente reso integrabile il requisito dell'*attualità del pericolo*, testualmente contemplato dall'art. 54, a differenza che nella scriminante adoperata.

È noto però che, anche per quanto riguarda l'adempimento del dovere, l'impostazione dottrinale dominante²² sottolinea l'opportunità - in luogo di una mera applicazione del principio di specialità - di alludere al principio del bilanciamento di interessi: ragionando in tali termini, la scriminante di cui all'art. 51 c.p. permette di accordare prevalenza all'interesse all'adempimento di determinati doveri rispetto a un altro interesse normalmente oggetto di protezione penale. Ne deriva che l'art. 51 rivela una preferenza, alla stregua del bilanciamento di interessi contrapposti, all'attuazione di certi comandi giuridici.

Appare dunque corretto affermare che per la definizione del contrasto tra norme, creato dalla convergenza di una norma incriminatrice e di una norma impositiva di un dovere, l'interprete possiede i classici criteri ermeneutici di gerarchia, specialità e posteriorità. Gli stessi, tuttavia, costituiscono solo mero ausilio per la ricostruzione della *volutas legis* nel caso di specie, alla cui determinazione il giudice potrà giungere tramite diversi percorsi esegetici, tra cui rientra anche l'impiego del criterio del *bilanciamento di interessi*²³.

La particolare delicatezza di questioni come quella all'attenzione del Gip di Agrigento deriva dal fatto che sono in gioco, al massimo livello, beni il cui contemperamento in un accettabile punto di equilibrio sembra ancora lontano dall'essersi delineato nella stessa coscienza sociale, prima e più ancora che nelle decisioni degli organi politici²⁴.

Il che, naturalmente, amplifica la difficoltà di ricavare (o meno) dalle complesse e molteplici fonti in materia - un dovere giuridico capace di scriminare un comportamento sicuramente tipico.

Così, il dovere di salvataggio viene fondato non soltanto su norme vincolanti bensì anche su atti di *soft law* e precedenti giurisprudenziali. Ancora, non v'è

²² Cfr., in via esemplificativa, ROMANO M., *Commentario sistematico del codice penale*- Artt. 1-84, Milano, 2004, 255 ss.

²³ In questi termini VIGANO', sub *art. 51*, in Dolcini - Marinucci G. (a cura di), *Codice penale commentato*, Vol. I, Milano, 2011, 740.

²⁴ Rileva ciò PALAZZO, *Scriminanti e immigrazione clandestina (a proposito dei c.d. respingimenti in alto mare)* in *Riv.it.dir. proc. pen.*, 2011, 458 ss.

chi non veda come lo stesso concetto di *Place of Safety* sia ancora ben lontano dall'assumere contorni nitidi²⁵.

Ad avviso di chi scrive, tuttavia, realmente emblematico della succitata difficoltà di rinvenire un punto di equilibrio, si rivela il fatto che ad essere stato oggetto di censura sia stato proprio il bilanciamento di interessi in concreto effettuato dal GIP. Premettendo infatti come «nel fare applicazione della causa di giustificazione di cui all'art. 51 debba essere necessariamente valutata in concreto sia la rilevanza del dovere da adempiere, sia la rilevanza del pericolo cui si espongono gli altri beni protetti dall'ordinamento» il Procuratore rileva come «nel caso di specie, se il soccorso poteva ritenersi già adeguatamente avvenuto in quanto i migranti non erano più esposti a un pericolo imminente per la loro vita, non poteva ragionevolmente ritenersi giustificata l'azione di forza della Rackete che per attuare nella maniera ottimale un dovere esponeva con la propria manovra di schiacciamento della vedetta V.808 verso la banchina, a concreto pericolo sia i migranti che l'equipaggio della motovedetta»²⁶.

Laddove, per contro, la fondatezza della causa di giustificazione²⁷ nel caso concreto è stata individuata dal GIP oltre che, naturalmente, negli obblighi derivanti dalla normativa convenzionale, nella lunga e defatigante attesa cui i migranti sono stati costretti dal Governo italiano, in mancanza dell'indicazione di un porto sicuro.

Ben paiono attagliarsi a simili ipotesi le parole di illustre dottrina la quale, premessa «l'impossibilità pratica prima ancora che l'inesistenza di un vincolo costituzionale a ridurre le fattispecie scriminanti sotto la copertura della stessa riserva assoluta vigente per le norme incriminatrici» rilevava come alcune scriminanti «per la situazione di conflitto da cui originano non possono che essere configurate che col ricorso a clausole generali o a formule elastiche»²⁸.

²⁵ L'unico modo in cui si può provare a ricavarne una descrizione è infatti quello di rifarsi alle succitate *linee guida* dell'IMO (cfr. nota 13) le quali, tuttavia, sembrano al più definire cosa non sia un luogo sicuro. Per un approfondimento si rinvia a PALEOLOGO, *Gli obblighi di soccorso in mare nel diritto sovranazionale e nell'ordinamento interno* in *Questione giustizia*, 2/2018, 215 ss.

²⁶ 10 ss. del *Ricorso* per il quale «non può non ricordarsi che nel caso di specie i migranti, dopo il salvataggio, si trovavano a bordo della Sea Watch 3 dove venivano costantemente monitorati ed assistiti da personale sanitario e da Forze dell'Ordine. Del resto, la circostanza che non vi fosse alcuno stato di necessità è emersa sia dall'Ordinanza del GIP - che nessuna scriminante riconosceva a tal proposito - sia dal pronunciamento della CEDU reso nel caso di specie».

²⁷ Tale fondatezza è fortemente criticata da VALENTINI, *Dovere di soccorrere o diritto di speronare? Qualche spunto (quasi) a caldo sul caso Sea Watch 3*, in *Criminalia*, 2019, 785 ss.

²⁸ PALAZZO, *op. cit.*, p. 576.

Analoga, se non maggior flessibilità, è quella spiegata da altre cause di giustificazione: il riferimento è in particolare alla legittima difesa, venuta in rilievo nel caso *Vos Thalassa*, richiamato dall'ordinanza in commento: la sentenza ha definito, in sede di giudizio abbreviato, la nota vicenda dei migranti che, nel giugno 2018, si erano opposti con la minaccia e l'uso della forza al loro rimpatrio in Libia, da parte della nave commerciale che li aveva soccorsi costringendo il capitano della stessa ad invertire la rotta e condurli verso la coste Italiane. Chiamati a rispondere in concorso dei reati aggravati di violenza o minaccia e resistenza a pubblico ufficiale (artt. 336-337 e 339 cp) e di favoreggiamento aggravato dall'immigrazione irregolare (art. 12 co. 3 d.lgs 286/1998), il Tribunale di Trapani ha individuato l'*ingiustizia dell'offesa* (ovvero nei campi libici) a cui i migranti si sono opposti nella contrarietà ad una pluralità di fonti normative; escluso che il *pericolo* che incombeva sui migranti potesse essere stato dagli stessi *volontariamente determinato* (ipotesi che, secondo consolidata giurisprudenza, escluderebbe la possibilità di invocare la legittima difesa), in quanto «il viaggio in mare era parte di un lungo percorso intrapreso per allontanarsi da luoghi per loro pericolosi e non più vivibili»; riconosciuto il requisito della proporzione sul rilievo che fossero in gioco, da un lato, il diritto alla vita e a non essere sottoposti a trattamenti disumani o a tortura, dall'altra, il diritto alla autodeterminazione dell'equipaggio, sicuramente sacrificabile ex art. 52 c.p. di fronte alla prospettiva delle lesioni che sarebbero conseguite allo sbarco in territorio libico». In ordine poi all'elemento dell'attualità del pericolo, è riportata recente decisione della Cassazione, secondo cui tale requisito «implica un effettivo, preciso contegno del soggetto antagonista, prodromico di una determinata offesa ingiusta, la quale si prospetti come concreta e imminente». Quanto, da ultimo, al requisito della *necessità dell'azione difensiva*, il Tribunale rileva come «(sia) pacifico che - senza la reazione posta in essere dagli imputati e dagli altri (più di dieci non identificati) - tutti i migranti raccolti dalla nave sarebbero stati ricondotti in Libia. Né era ipotizzabile una diversa difesa del proprio diritto ad essere condotti in un POS»²⁹.

In conclusione - ma questa non è che un'ulteriore interpretazione - è evidente che lo *ius migrandi* in epoca moderna esalta le contraddizioni del rapporto

²⁹ GIP Trapani, sent. 23 maggio 2019 (dep. 3 giugno 2019), Giud. Grillo per il quale si rimanda all'efficace commento e sintesi di MASERA, *La legittima difesa dei migranti e l'illegittimità dei respingimenti verso la Libia (caso Vos-Thalassa)* in *penalecontemporaneo.it*, 29 giugno 2019.

tra potere politico e individuo. Da una parte c'è lo Stato sovrano, al quale spetta il potere di decidere – in principio liberamente – se accettare o meno l'ingresso di non cittadini sul proprio territorio. Dall'altra ci sono individui a cui si riconoscono sia a livello costituzionale interno, che a livello internazionale, una serie di diritti, che prescindono dalla cittadinanza di uno o di un altro Stato. Si tratta, come rilevato, «di due prospettive tra loro in competizione, alla ricerca di un equilibrio sotto il profilo normativo»³⁰ nonché di un bilanciamento nel caso concreto. E, proprio per la maggiore elasticità che le caratterizza, le cause di giustificazione si rivelano funzionali ad un'apertura nei confronti dei principi fondamentali a garanzia della *persona*, quale valvola di sfogo che consenta la compensazione di un diritto penale (ed amministrativo) dell'immigrazione improntato all'esclusione.

In mancanza di confini certi, pare dunque preferibile – in un ordinamento costituzionalmente orientato ai valori della persona – assumere una prospettiva dichiaratamente declinata in senso assiologico³¹ e sposare l'opzione a favore della massima tutela dei diritti umani.

FRANCESCA PIA BISCEGLIA

³⁰ Diffusamente sul punto BENVENUTI, *Migrazioni e diritto internazionale: un equilibrio difficile tra interessi in competizione* in Ius peregrinandi. *Il fenomeno migratorio tra diritti fondamentali, esercizio della sovranità e dinamiche di esclusione*, a cura di Meccarelli – Palchetti – Sotis, EUM, 2012, 87 ss.

³¹ Si potrebbe invero controbattere che, nel caso di specie, il conflitto assiologico non involgerebbe soltanto sovranità territoriale e diritti fondamentali dei migranti, dovendo necessariamente considerare anche l'incolumità fisica del Personale della Guardia di Finanza e degli operatori di polizia e del Soccorso, messa a repentaglio dalla manovra effettuata dalla *Sea Watch* per effettuare l'attracco al molo di Lampedusa. Tuttavia, non soltanto l'ordinanza precisa come, sulla scorta delle dichiarazioni dell'indagata e della visione del video in atti, «il fatto di cui all'art. 337 c.p. deve essere ridimensionato nella sua portata offensiva», bensì deve anche rilevarsi che il pericolo corso dalle persone a bordo della motovedetta della Guardia di Finanza (peraltro presente in posizione malsicura tra la *Sea Watch 3* e il molo a cui la nave si stava avvicinando di fianco) deve considerarsi effetto collaterale – e non voluto – della circostanza che un'imbarcazione di circa 600 tonnellate impiega del tempo a fermarsi e, in generale, non è facile da manovrare. Di conseguenza, anche una manovra effettuata a velocità molto ridotta è potenzialmente rischiosa.