

## SEA WATCH 3 (CAROLA RACKETE), CORTE DI CASSAZIONE, 16 JANUARY 2020, N. 6626/2020

- **Legalities involved:** Italian criminal law; Italian immigration law; international law of the sea.
- **Tools to deal with inter-legality:** Articles 10 and 117 of the Italian Constitution.

### SUMMARY

The prosecutor asked the Supreme Court (Corte di Cassazione) to override the decision of the Court of Agrigento for several reasons, some procedural and some substantial. It is the latter that is most important from the perspective of inter-legality: the prosecutor argued that the duty to rescue people in danger at sea should be considered fulfilled by the mere taking the individuals aboard. Consequently, the following conduct of the captain of the ship (that of disembarking them in the port of Lampedusa through acts of violent resistance to public officials) should not be justified by Article 51 of the Italian Criminal Code.

The Supreme Court rejected the prosecutor's appeal. First of all, the Supreme Court confirmed the relevance of the international conventions referred to by the Court of Agrigento to identify the duty to rescue people in danger at sea (UNCLOS, SOLAS Convention, SAR Convention). The Supreme Court also recognized that this duty is a rule of customary international law and is, therefore, directly applicable in the Italian legal order by virtue of Article 10 of the Italian Constitution.

After that, the Supreme Court clarified that the duty to rescue people in danger at sea could not be considered fulfilled by the mere taking aboard of these individuals because it required, instead, also their disembarking in a place of safety. This conclusion was justified by the Supreme Court through a careful interpretation of the SAR Convention and of the guidelines attached to it: paragraph 6.12 of Annex 34 indeed clarified that "a place of safety [...] is a location where rescue operations are considered to terminate. It is also a place where the survivors' safety of life is no longer threatened and where their basic human needs (such as food, shelter and medical needs) can be met. Further, it is a place from which transportation arrangements can be made for the

survivors' next or final destination". Thus, the Italian Supreme Court ruled that a ship could not be considered a final place of safety.

Therefore, according to the Court, the duty to rescue people in danger at sea was not limited to the mere taking aboard of the people in danger, but it also required that they be taken to a safe port, also because the individuals have the right to apply for international protection pursuant to the 1951 Geneva Convention, as interpreted by the Resolution n. 1821 of the Council of Europe of 21<sup>st</sup> June 2011.

In conclusion, after having clarified that the damaged ship of the Italian "Guardia di Finanza" (finance police) could not be considered a warship (and therefore, Article 1100 of the Italian Code of Navigation cannot be applied), the Supreme Court confirmed the decision of the Court of Agrigento. Therefore, the Court considered the acts of the captain to be justified as being committed in order to fulfil a duty (Article 51 of the Italian Criminal Code) derived from international customary and conventional law obligations: the duty to rescue people in danger at sea.

- *“La verosimile esistenza della causa di giustificazione è stata congruamente argomentata. In questo ambito, il provvedimento ripercorre, necessariamente, le fonti internazionali (Convenzione per la salvaguardia della vita umana in mare, SOLAS- Safety of Life at Sea, Londra, 1974, ratificata dall'Italia con la legge n. 313 del 1980; Convenzione SAR di Amburgo del 1979, resa esecutiva dall'Italia con la legge n. 147 del 1989 e alla quale è stata data attuazione con il D.P.R. n. 662 del 1994; Convenzione UNCLOS delle Nazioni Unite sul diritto del mare, stipulata a Montego Bay nel 1982 e recepita dall'Italia dalla legge n. 689 del 1994), sia allo scopo di individuare il fondamento giuridico della causa di giustificazione, identificata nell'adempimento del dovere di soccorso in mare, sia al fine di delinearne il contenuto idoneo a scriminare la condotta di resistenza” (page 10).*

- *“Proprio le citate fonti pattizie in tema di soccorso in mare e, prima ancora, l'obbligo consuetudinario di soccorso in mare, norma di diritto internazionale generalmente riconosciuta e pertanto direttamente applicabile nell'ordinamento interno, in forza del disposto di cui all'art. 10 comma 1 Cost. - tutte disposizioni ben conosciute da coloro che operano il salvataggio in mare, ma anche da coloro che, per servizio, operano*

*in mare svolgendo attività di polizia marittima -, sono il parametro normativo che ha guidato il Giudice nella valutazione dell'operato dei militari per escludere la ragionevolezza dell'arresto della Rackete, in una situazione nella quale la citata causa di giustificazione era più che "verosimilmente" esistente" (page 10-11).*

- *“Né si potrebbe ritenere, come argomenta il ricorrente, che l'attività di salvataggio dei naufraghi si fosse esaurita con il loro recupero a bordo della nave. L'obbligo di prestare soccorso dettato dalla convenzione internazionale SAR di Amburgo, non si esaurisce nell'atto di sottrarre i naufraghi al pericolo di perdersi in mare, ma comporta l'obbligo accessorio e conseguente di sbarcarli in un luogo sicuro (c.d. "piace of safety"). Il punto 3.1.9 della citata Convenzione SAR dispone: «[...]». Le Linee guida sul trattamento delle persone soccorse in mare (Ris. MSC.167-78 del 2004) allegata alla Convenzione SAR, dispongono che il Governo responsabile per la regione SAR in cui sia avvenuto il recupero, sia tenuto a fornire un luogo sicuro o ad assicurare che esso sia fornito. Per l'Italia, il piace of safety è determinato dall'Autorità SAR in coordinamento con il Ministero dell'Interno. Secondo le citate Linee guida, «[...]» (par. 6.12). «[...]» (par. 6.13). Non può quindi essere qualificato "luogo sicuro", per evidente mancanza di tale presupposto, una nave in mare che, oltre ad essere in balia degli eventi metereologici avversi, non consente il rispetto dei diritti fondamentali delle persone soccorse. Né può considerarsi compiuto il dovere di soccorso con il salvataggio dei naufraghi sulla nave e con la loro permanenza su di essa, poiché tali persone hanno diritto a presentare domanda di protezione internazionale secondo la Convenzione di Ginevra del 1951, operazione che non può certo essere effettuata sulla nave. Ad ulteriore conferma di tale interpretazione è utile richiamare la risoluzione n. 1821 del 21 giugno 2011 del Consiglio d'Europa (L'intercettazione e il salvataggio in mare dei domandanti asilo, dei rifugiati e dei migranti in situazione irregolare), secondo cui «la nozione di "luogo sicuro" non può essere limitata alla sola protezione fisica delle persone ma comprende necessariamente il rispetto dei loro diritti fondamentali» (punto 5.2.) che, pur non essendo fonte diretta del diritto, costituisce un criterio interpretativo imprescindibile del concetto di "luogo sicuro" nel diritto internazionale” (page 11-12).*