

## **MIGRANTI SOCCORSI IN MARE: LA DISOBBEDIENZA CIVILE DELLA O.N.G. MEDITERRANEA AD UN ORDINE DEL MINISTERO DELL'INTERNO**

**di Ernesto Mancini, 03.09.2025**

### **1) I FATTI**

Nella notte tra il 21 ed il 22 agosto scorsi la nave italiana della ONG Mediterranea Saving Humans salvava dall'annegamento dieci migranti (fra cui tre minori) che erano stati scaraventati in mare dagli scafisti trafficanti di esseri umani.

Alla richiesta del comandante della nave di assegnazione di un porto vicino, il Ministero dell'Interno rispondeva assegnando per lo sbarco dei salvati il porto di Genova, lontanissimo da quello di Trapani ed ancora di più dalla zona del salvataggio (canale tra Libia e Sicilia).

A nulla è valsa l'insistenza del comandante per il porto più vicino stanti le gravi condizioni psicofisiche dei naufraghi che si sarebbero ulteriormente aggravate per gli ulteriori giorni di navigazione verso Genova.

Il comandante della Mediterranea ha quindi deciso di **disobbedire all'ordine dell'autorità ministeriale**, ed ha diretto la nave verso il porto di Trapani dove i salvati sono finalmente sbarcati.

In un'intervista il capo missione della Mediterranea, Beppe Caccia, ha dichiarato che la disobbedienza all'ordine ministeriale è stato un atto di **“disobbedienza civile ad un ordine dell'autorità”**. Al riguardo ha pure spiegato che, di fronte a condizioni meteorologiche avverse (onde fino a 2,5 m) e allo stato psicofisico fragile dei naufraghi, la prolungata navigazione verso Genova sarebbe stata pericolosa. Ha così scelto di attraccare a Trapani rendendo noto che, “pur avendo disobbedito a un ordine, la ONG ha obbedito al diritto marittimo, alla Costituzione italiana e alle leggi dell'umanità.”

Ora la Mediterranea Saving Humans, in applicazione del decreto Piantedosi sulla sicurezza (art.1/1 lett.b D.L. 2.1.23 successivamente sostituito da art. 11/1 lett. B D.L. 11.10.24 n.145), è stata sottoposta a **fermo amministrativo** che può durare fino a 60 giorni; il comandante, in solido con l'armatore ed il proprietario della nave, rischia una **sanzione pecuniaria fino a 10 mila euro**. Tutto ciò sempre che non si configuri anche il reato di violazione di un ordine legittimo dell'autorità ai sensi **dell'art 650 del codice penale** che prevede pure la possibilità di arresto per chi lo commette.

## **2) LE REGOLE DEL MARE E DELLO STATO DI DIRITTO**

**Ma l'ordine del Ministero di portare la nave coi migranti fino a Genova anziché in un porto più vicino era legittimo? E se non lo era, ha fatto bene il comandante a disobbedire?**

Al riguardo va detto che nel nostro ordinamento gli ordini dell'autorità, così come ogni altro provvedimento amministrativo, **si presumono legittimi e perciò esecutivi** fino alla prova del contrario e cioè fino a quando l'autorità giudiziaria, a seguito delle difese dell'interessato, non li annulli per **violazione di legge, eccesso di potere od incompetenza (art. 21 octies legge 241/90)**.

Ora, è pur vero che la legge attribuisce al Ministero **discrezionalità** nell'assegnare i porti alle ONG di salvataggio ma tale discrezionalità non può spingersi fino **all'arbitrarietà** di assegnare un porto lontanissimo pur essendocene altri disponibili nelle vicinanze della zona di salvataggio (27 in Sicilia e 23 in Calabria tra porti industriali, militari, commerciali e turistici). La **discrezionalità** dell'Autorità Amministrativa, in uno Stato di Diritto, giammai può tramutarsi **in arbitrarietà**.

In questo caso, infatti, l'assegnazione di un porto lontano appare con tutta evidenza affetta da irrazionalità ed illogicità manifesta che sono sintomi di quell'**eccesso di potere** che la citata legge 241 sanziona come vizio di illegittimità dell'atto amministrativo (art. 21 octies citato).

Quell'ordine ministeriale, peraltro, è **vessatorio** perché costringe senza che ve ne sia alcuna ragione la nave a molti ulteriori giorni di navigazione con relative inutili sofferenze per i salvati già stremati dalla notte di tregenda. A parte gli ulteriori giorni necessari per rifornimenti, cambio di equipaggio e ritorno sulla zona di ricerca e soccorso.

Il provvedimento, inoltre, costringe ad **ulteriori inutili sforzi** l'equipaggio già da giorni impegnato ad evitare i frequenti naufragi e comporta costi enormi per la ONG: un giorno di navigazione tra carburante, materiali, risorse di vario genere, può costare, secondo dati affidabili ultra noti, da quattromila a ventimila euro a seconda delle dimensioni della nave e delle sue dotazioni.

Inoltre, e ciò se possibile è ancora più grave, impedisce alla ONG di tornare tempestivamente sulle zone critiche per ridurre le possibilità di ulteriori naufragi e morte per annegamento di uomini, donne, bambini. Tale attività di ricerca e soccorso, peraltro, ha **finalità umanitaria** che la nostra Costituzione tutela in ogni momento (diritto alla vita, salute, dignità).

L'ordine del Ministero dell'interno, oltre che da eccesso di potere per irrazionalità ed illogicità manifeste è infettato anche da palese **violazione delle leggi del mare e delle convenzioni internazionali sui salvataggi**. Queste norme, infatti, danno assoluta priorità alla rapidità dei soccorsi che, beninteso, si completano **“solo con lo sbarco non appena ragionevolmente possibile e non appena ragionevolmente praticabile”** (Conv. SOLAS, Capitolo V – Reg. 33, par. 1.1 – Conv. SAR, Capitolo 3, par. 3.1.9). Il dirottamento, perché di questo si tratta, verso Genova è in evidente contrasto con la ragionevolezza e la praticabilità volute dalle citate convenzioni internazionali. Va ricordato che **la violazione delle Convenzioni Internazionali equivale, nel nostro ordinamento, a violazione di legge**.

L'indicazione di Genova anziché Trapani o altro porto del sud Italia è chiaramente affetta anche da “**sviamento di potere**” che si ha quando lo scopo legittimo dichiarato, e cioè assicurare un porto di sbarco, è diverso da quello illegittimo reale, e cioè vessare di inutili incombenze l'organizzazione umanitaria al fine di scoraggiarne l'attività ed il ritorno in zona SARS.

Vi sono altri aspetti di **grave illegalità** dell'ordine ministeriale per i quali rimandiamo, per ragioni di spazio, ad altri nostri precedenti articoli sullo stesso tema pubblicati su [www.dirittoepersona.it](http://www.dirittoepersona.it) per casi analoghi (vedi elenco a margine).

D'altra parte, quanto finora detto è più che sufficiente per rispondere alla domanda che ci siamo posti e cioè se sia ammissibile, secondo il nostro ordinamento, la disobbedienza civile all'ordine dell'autorità.

È pacifico che agli ordini dell'Autorità che **appaiano palesemente illegittimi** si possa opporre un netto rifiuto, fermo restando che in questi casi l'opponente finirà davanti all'autorità giudiziaria per rispondere di tale rifiuto. **Non potrebbe essere diversamente.** In quella sede, però, potrà insistere dimostrando le proprie ragioni ed il torto altrui. Se l'autorità giudiziaria gli darà ragione la disobbedienza sarà considerata legittima con ogni conseguenza in ordine alla illegittimità del provvedimento ivi compreso il risarcimento dei danni subiti.

Vi sono al riguardo significativi precedenti tra i quali spicca il caso della comandante **Carola Rackete che fu arrestata per avere**

**disobbedito all'ordine dell'Autorità** forzando il porto chiuso di Lampedusa; in quell'occasione la Cassazione Penale, in via definitiva, non esitò a prosciogliere Carola da ogni addebito sancendo addirittura che essa aveva agito “**nell'adempimento di un dovere**” (quello di portare a compimento il salvataggio), così come sancito dall'art. 51 del codice penale (Corte di Cassazione n. 6626 del 20 febbraio 2020). Per altri casi vedi nota a margine.

Infine, si deve sostenere che **il dirottamento su un porto lontano è illegittimo di per sé, indipendentemente dalle condizioni dei migranti, dell'equipaggio o del mare**. Impedire ad una nave di soccorso di tornare rapidamente in zona critica è obbiettivamente contro l'interesse pubblico di una società civile e contro le finalità umanitarie; perciò le altre circostanze costituiscono solo aggravanti della condotta già di per sé palesemente illegittima dell'autorità governativa. Non c'è alcun bisogno di provare lo stato di malessere dei salvati, questi vanno sbarcati comunque e subito al porto più vicino come vogliono univocamente tutte le leggi sopra citate.

### **3) CONCLUSIONE**

Nel caso qui descritto il Ministero dell'Interno in un sol colpo ha violato la legge del mare e dell'ordinamento nazionale ed internazionale, ha usato il potere in modo distorto sia per irrazionalità ed illogicità manifeste sia per sviamento di potere.

Tutto ciò, a parte le figure tipizzate del diritto sopra richiamate si può, più semplicemente, chiamare **prepotenza** ed anche **immoralità** incidendo tale potere su persone vulnerabili ed attività umanitarie.

Obbiettare che ciò serve per scoraggiare le migrazioni significa non capire che nello Stato di Diritto **il fine non giustifica mai i mezzi illegali**. Perciò, il nostro Governo, si acconci a ben altre e più difficili strategie per raggiungere lo scopo di ridurre le migrazioni **ma in nessun caso violi così manifestamente il diritto**.

**Ernesto Mancini 02.09.25**

### **Nota 1: altri reiterati provvedimenti illegittimi contro le ONG del mare (stalkeraggio)**

#### **Open Arms (agosto 2019)**

La nave di Proactiva **Open Arms** salvò numerose persone in più interventi: il 1° agosto 124 persone vennero imbarcate, seguito da ulteriori 39 naufraghi il 10 agosto. Nonostante il divieto di ingresso, i legali si rivolsero al TAR del Lazio per consentire lo sbarco dei minori e delle persone più vulnerabili. Solo dopo il pronunciamento del **TAR del Lazio** cominciarono gli sbarchi: il 14 agosto la nave si diresse verso Lampedusa; il 20 agosto la Procura di Agrigento autorizzò lo sbarco e l'attracco, accompagnato dal dissequestro della nave ([Wikipedia](#)).

#### **Sea-Watch 3 (maggio 2019)**

In un altro episodio, Sea-Watch 3 soccorse 65 persone. Nonostante il divieto di navigare nelle acque territoriali italiane, la nave entrò comunque nel porto di Lampedusa, citando gravi motivi umanitari: disperazione, possibili gesti autolesionisti tra i migranti. L'autorità italiana, al termine, procedette allo sbarco e al successivo sequestro preventivo ([Wikipedia](#)).

#### **Sea-Watch 5 Tribunale di Ragusa (29.3.24)**

Sospeso il fermo amministrativo disposto l'8 marzo 2024: il giudice non ha ravvisato alcun illecito nella condotta della nave. (RaiNews Progetto Melting Pot Europa)

#### **Humanity 1 (SOS Humanity) – Tribunale civile di Crotone (18 marzo 2024; poi conferma in aprile 2024)**

Sospeso il fermo del 4 marzo 2024; successiva ordinanza ha confermato la sospensione cautelare. Pressenza RaiNews SOS Humanity Il Dubbio



## **Sea-Eye 4 – Tribunale di Reggio Calabria (sent. n. 811 del 5 giugno 2024)**

**Annulato** il fermo per 60 giorni imposto il 7 marzo 2024 in base al d.l. 1/2023 (cd. “Piantedosi”). (ASGIADIF)

## **Sea-Watch 5 – Tribunale di Ragusa (31 ottobre 2024)**

Sospesa l’ingiunzione di pagamento correlata al fermo/multa di marzo 2024; per i giudici l’intervento non aveva creato situazioni di pericolo né disatteso indicazioni SAR. (Sea-Watch e.V.giornaleibleo.it)

## **Geo Barents (MSF) – Tribunale civile di Salerno (11 settembre 2024; conferma 11 marzo 2025)**

Sospeso il fermo di 60 giorni (originariamente del 26 agosto 2024); il tribunale ha escluso che la nave avesse creato pericolo e ha valorizzato il diritto/obbligo di soccorso; sospensione poi confermata nel merito nel 2025. (ANSA.it ASGI search and rescue.msf.org L'Unità)

## **Geo Barents (MSF) – Tribunale di Genova (12 ottobre 2024)**

Sospeso un ulteriore fermo amministrativo notificato dopo lo sbarco a Genova.(Sky TG24 Questione Giustizia)

## **Sea-Eye 4 – Tribunale di Vibo Valentia (4 dicembre 2024)**

Annulato il fermo di 60 giorni connesso al cd. decreto Piantedosi. (ADIF)

## **Aurora (Sea-Watch, unità “veloce”) – Tribunale civile di Agrigento (5 agosto 2025)**

Sospeso il fermo amministrativo adottato dopo il soccorso del 14 luglio e lo sbarco a Lampedusa; il giudice ha richiamato il rispetto del diritto internazionale e l’obbligo di soccorso.

## **Nota 2 -miei precedenti articoli sul tema migranti**

lo stesso tema dei soccorsi in mare è stato da me trattato in precedenti articoli su [www.dirittoepersona.it](http://www.dirittoepersona.it) per accedere ai quali basta cliccare sul titolo:

[Il Governo stalker delle O.N.G. del mare e dei diritti dei migranti](#)



“Ma che razza di uomini è questa ? ” I respingimenti secondo Virgilio (70 – 19 a.C.) e Aldo Masullo (1923 – 2020 d.C.). Prima e molto dopo Cristo.

PORTI LONTANI PER LE O.N.G. DEL MARE ovvero le violazioni di legge e l'eccesso di potere nei provvedimenti del Ministro dell'Interno che assegna alle navi O.N.G. porti lontani dalle aree di soccorso dei migranti in mare.

Il Ministro della propaganda, la pericolosa zecca tedesca ed il Senato della Repubblica.

Il Ministro dell'Interno ed il “carico residuale”

Quando la terra è madre

C'è un Giudice ad Agrigento

Ancora sulle navi O.N.G. che salvano naufraghi nel Mediterraneo: qualcuno dovrà pur dire al Ministro dell'Interno che nessuno ha violato la legge...tranne lui stesso.

Il caso della nave Sea-Watch e del Decreto Salvini-bis sulla chiusura dei porti alle Organizzazioni non Governative. L'inapplicabilità e l'incostituzionalità del decreto.

Ancora sui diritti inviolabili dei migranti della nave Diciotti: la responsabilità penale, civile ed amministrativa del Ministro dell'Interno

I migranti della nave Diciotti, il ministro sequestratore e la civiltà  
giuridica perduta

Il decreto sicurezza, i diritti violati dei migranti e la millanteria del  
ministro

\*\*\*\*\*