

LE TRAIETTORIE DELLA ALAN KURDI E L'ARCHIVIAZIONE DEL TRIBUNALE DEI MINISTRI.

ESISTE DAVVERO UN DOVERE DI ACCOGLIERE EX NAUGFRAGHI SULLA TERRAFERMA?



Vico Valentini

SOMMARIO 1. Il caso. — 2. Le ipotesi di reato. — 3. L'epilogo procedimentale. — 4. Alcune criticità argomentative. — 5. Un telegrafico *warning*.

1. Il caso

La vicenda, esauritasi in un paio di giorni, è piuttosto semplice da ripercorrere. Lo scorso 3 aprile, la Alan Kurdi, nave di proprietà della ONG Sea Eye battente bandiera tedesca, veniva avvisata della presenza di un gommone *in distress* nella zona SAR libica¹; dopo averne dato segnalazione al MRCC principalmente onerato del dovere di coordinare il recupero dei naufraghi e l'individuazione di un *place of safety* (la Libia)², nonché ai MCRR degli Stati interessati (Italia, Malta e Germania), a loro

¹ Per *distress* intendendosi, nell'ambito della legge internazionale marittima, il concreto pericolo per l'incolumità («*well grounded apprehension of the loss of the vessel and cargo of the lives of the crew*»), denotato da una serie di situazioni oggettive (mancanza di «*sufficient supplies to reach shore*», di personale esperto nella navigazione e/o di strumenti di comunicazione; condizioni meteo avverse; sovraffollamento etc.) o di *status* soggettivi (es. necessità di cure mediche, gravidanza, minore età): A. PROELSS (a cura di), *United Nations convention on the law of sea. A commentary*, München-Oxford, 2017, 728.

² Ossia un *luogo* – non necessariamente un porto né, tanto meno, un suolo – in cui la vita dei naufraghi non sia più a rischio, possano esserne soddisfatti i bisogni primari (cibo, riparo, cure mediche), e possa esserne organizzato il trasferimento verso una destinazione finale: linee guida MSC del 20.4.2004, § 6.12, ove si precisa che può essere – temporaneamente – considerato un POS pure il vascello soccorritore, sempre che dotato di «*appropriate facilities and equipment to sustain additional persons on board without endangering its own safety or to properly care for the survivors*» (§ 6.13), oppure una diversa «*rescue unit or other suitable vessel or facility at sea*» (§ 6.14). Contesta giustamente l'equazione posto sicuro-suolo sicuro anche il ricorso in Cassazione proposto dalla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Agrigento avverso la decisione di non convalidare l'arresto della capitana Carola Rackete, in www.giurisprudenzapenale.com, 23.7.2019, 8 ss.; conf. la richiesta di archiviazione della Procura della Repubblica presso il Tribunale di Roma nel caso che ci occupa, in www.sistemapenale.it, 5.12.2019, 4, ove si legge: «[a]nche se la nave [soccorritrice] è in grado di ospi-

volta tenuti a collaborare a quelle due sequenze del salvataggio³, procedeva al *pick up* delle 65 persone in pericolo, e richiedeva via email allo Stato competente per l'evento (sempre la Libia) l'assegnazione di un POS – opportunamente coinvolgendo, in questa come nelle successive richieste/comunicazioni, anche gli Stati costieri e quello di bandiera⁴.

Essendo stato ignorato da Tripoli, il capitano provava quindi a guadagnare un approdo alternativo: prima domandandolo alla vicinissima Tunisia (lo stesso 3 aprile); poi collocandosi in zona SAR maltese (le prime ore del 4 aprile); ed infine dirigendosi a ridosso del nostro mare territoriale – senza però accedervi – e chiedendo ripetutamente al MCRR romano l'indicazione di un 'posto sicuro', «tenuto conto delle mancate risposte dei MCRR più vicini alla zona in cui si era svolto il soccorso»⁵.

Rimbalzata pure dal Centro di coordinamento di Roma, immediatamente dichiarato incompetente⁶, oltre che dal Ministro titolare del potere d'interdire il transito 'non inoffensivo' di vascelli sul mare territoriale⁷, l'imbarcazione ONG (il 5 aprile) virava nuovamente verso Malta «senza ulteriori comunicazioni con MRCC Roma»⁸.

2. Le ipotesi di reato

Il rimpallo quadrangolare della Alan Kurdi portava all'iscrizione nel registro delle notizie di reato dell'allora Ministro degli interni Matteo Salvini e del suo Capo

tare in sicurezza i sopravvissuti, *è può fungere da luogo temporaneo di sicurezza*, deve essere sollevata da tale responsabilità il prima possibile» [corsivo aggiunto].

³ V. par. 1.1., Reg. 33, Cap. V Conv. SOLAS; e par. 3.1.9 All. Conv. SAR, così come emendati nel 2004; per la nozione di 'salvataggio', che include anche il 'trasporto in un luogo sicuro', cfr. ancora All. Conv. SAR, par. 1.3.2.

⁴ Trib. Ministri Roma, decreto di archiviazione in data 21.11.2019, in *www.sistemapenale.it*, 5.12.2019, 2 s., 8.

⁵ Trib. Ministri Roma, decreto di archiviazione in data 21.11.2019, cit., 3.

⁶ Non appena ricevuta la richiesta di un POS dalla Alan Kurdi, infatti, il MRCC di Roma «inoltrava la richiesta al Ministero degli Interni e agli altri Ministeri competenti. Subito dopo [...] inviava una mail al MRCC Brema, con la quale spiegava che il caso della Alan Kurdi non era di competenza della MRCC italiana in quanto il salvataggio era stato condotto autonomamente dalla nave battente bandiera tedesca in zona SAR libica, la nave si era diretta di iniziativa verso nord-est, invece di procedere verso il porto più vicino all'area in cui era avvenuto il salvataggio e la MRCC Roma non aveva mai assunto il coordinamento delle operazioni»: Trib. Ministri Roma, decreto di archiviazione in data 21.11.2019, cit., 3.

⁷ Ossia «per motivi di ordine e sicurezza pubblica ovvero quando si concretizzano le condizioni di cui all'articolo 19, comma 2, lettera g), limitatamente alla violazione delle leggi di immigrazione vigenti», della Convenzione UNCLOS: art. 11, co. 1-ter TUImm.

⁸ Trib. Ministri Roma, decreto di archiviazione in data 21.11.2019, cit., 3.

di Gabinetto, cui si contestava – fra l’altro – di avere abusato dei propri uffici (art. 323 c.p.) e di avere indebitamente rifiutato di compiere un atto doveroso e indifferibile (art. 328, co. 1, c.p.).

Essenzialmente: di non aver disposto il trasferimento dei migranti in un ‘luogo sicuro’⁹ o, comunque, di non averlo individuato e concesso¹⁰, con ciò venendo meno a doveri imposti dal diritto internazionale del mare. Ancora una volta, dunque, torna al centro della scena penale-migratoria lo sfuggente dovere *ex art. 117 Cost.* di consegnare alla terraferma persone (già) tratte in salvo¹¹; solo che, stavolta, quell’obbligo non è declinato nella prospettiva del capitano ed in funzione scriminante *ex art. 51 c.p.*¹², ma quale regola che deciderebbe – *via* concetti normativi – della sussistenza di fatti *ex artt. 323, 328 c.p.* commessi da organi statali.

3. L’epilogo procedimentale

La Procura romana e il Tribunale dei Ministri hanno – rispettivamente – richiesto e disposto l’archiviazione della notizia di reato.

La prima perché, pur ravvisando la trasgressione di un *dovere sovranazionale di condurre in porto gli ospiti*¹³, ha ritenuto difettare sia il requisito *ex art. 328 c.p.* della urgenza della *delivery* «per ragioni di igiene e sanità» – posto che i migranti erano perfettamente ‘in sicurezza’ (anche) in senso gius-marittimo¹⁴, sia anche il do-

⁹ Richiesta di archiviazione della Procura della Repubblica presso il Tribunale di Roma, cit., 7 s.

¹⁰ Trib. Ministri Roma, decreto di archiviazione in data 21.11.2019, cit., 9.

¹¹ Parla *ex professo* di ‘*port of safety*’ la richiesta di archiviazione della Procura della Repubblica presso il Tribunale di Roma, cit., 8.

¹² Come ad es. è accaduto nel caso Rackete lo scorso agosto: sul punto, volendo, cfr. V. VALENTINI, *Dovere di soccorrere o diritto di speronare? Qualche spunto (quasi) a caldo sul caso Sea Watch 3*, in *Criminalia*, 2018, 785 ss.

¹³ Richiesta di archiviazione della Procura della Repubblica presso il Tribunale di Roma, cit., 8.

¹⁴ Nell’ambito del diritto internazionale del mare, all’evidenza, i concetti di *distress* e *place of safety* nascono come sostanzialmente speculari, definendosi a vicenda: se il primo consiste in un – concreto – rischio di perdere la vita in mare (*retro* nt. 1), il secondo non potrà che essere quel ‘luogo’ in cui non è più apprezzabile quel pericolo (*retro* nt. 2). Sia la Procura che il Tribunale, in effetti, hanno precisato che ai soggetti bisognosi di cure mediche era stata fornita immediata assistenza; che le Autorità costiere avevano messo a disposizione un *team* medico (di cui la nave decise di non avvalersi) e si erano rese fattivamente disponibili a far sbarcare chi versava in condizioni di vulnerabilità (due minori con le rispettive madri); e, più in generale, che il capo missione della Alan Kurdi aveva inviato al MRCC di Roma «un report sanitario con indicate le generalità e le età dei 64 migranti soccorsi, i quali risultavano in condizioni di salute relativamente stabili»: Trib. Ministri Roma, decreto di archiviazio-

lo di danno *ex art. 323 c.p.*, giacché il Ministro aveva agito al fine «di perseguire il pubblico interesse»¹⁵.

Il Tribunale dei Ministri, dal canto suo, ha invece affermato che l'Italia, non avendo effettuato direttamente il soccorso nella propria zona SAR né avendo messo in campo propri mezzi, e non avendo neppure mai assunto il coordinamento del salvataggio, non poteva essere considerato lo Stato 'di primo contatto' – da identificarsi con quello di bandiera – e, perciò, non era *tenuta a rilasciare un POS*¹⁶.

Certo – precisava il Tribunale – è vero che, quando il Paese di bandiera-primo contatto (la Germania, appunto) si trova a grande distanza dal luogo dell'evento, è impensabile possa indicare un POS in tempi compatibili con una tutela efficace delle persone sottratte alle acque¹⁷; in queste specifiche ipotesi, tuttavia, connotate dalla «inerzia dello Stato SAR competente» e da una integrale autonomia logistica dei vascelli soccorritori¹⁸, la normativa convenzionale non offre soluzioni chiare: o, comunque, non sufficientemente stringenti da giustificare una risposta penale¹⁹.

4. Alcune criticità argomentative

L'epilogo cui è pervenuta la magistratura romana è, a nostro sommo avviso, condivisibile; un po' meno, invece, gli argomenti *in iure* che hanno condotto a quel risultato.

Al netto della controversia relativa ai destinatari dei doveri sovranazionali²⁰, ed a parte l'erronea equazione 'Stato di primo contatto-Stato di bandiera' proposta dal Tribunale dei ministri²¹; in disparte la circostanza – difficilmente contestabile – cioè,

ne in data 21.11.2019, cit., 3; richiesta di archiviazione della Procura della Repubblica presso il Tribunale di Roma, cit., 8 s.

¹⁵ Richiesta di archiviazione della Procura della Repubblica presso il Tribunale di Roma, cit., 8 ss.

¹⁶ Trib. Ministri Roma, decreto di archiviazione in data 21.11.2019, cit., 7.

¹⁷ Le quali, «dopo avere rischiato la vita in mare, avrebbero diritto di raggiungere un luogo sicuro nel più breve tempo possibile»: Trib. Ministri Roma, decreto di archiviazione in data 21.11.2019, cit., 7.

¹⁸ Che, «una volta effettuato il salvataggio, scelgono in autonomia la rotta da percorrere ed il paese cui rivolgersi per l'indicazione di un POS [...] in assenza di alcun tipo di iniziativa anche a livello di coordinamento del paese SAR in cui è avvenuto il salvataggio o dei paesi di zone SAR limitrofe»: Trib. Ministri Roma, decreto di archiviazione in data 21.11.2019, cit., 7.

¹⁹ Trib. Ministri Roma, decreto di archiviazione in data 21.11.2019, cit., 9.

²⁰ Il Ministro degli Interni secondo il Tribunale, il personale del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera nell'intendimento della Procura.

²¹ Emergendo invece in modo evidente dal diritto del mare che tutti gli Stati che ricevono notizia dell'evento SAR sono gravati di un autonomo dovere di cooperazione nelle operazioni di salvataggio e

che sullo Stato italiano gravava il dovere di cooperare nelle attività SAR e, forse, pure il dovere di assumerne il coordinamento, ciò che lascia particolarmente perplessi è l'estensione contenutistica di quei doveri, che la Procura ed il Tribunale paiono intendere come *obblighi di risultato*²²: di concedere ad ex candidati naufraghi un posto ed anzi un *porto* sicuro, accogliendoli sulla terraferma²³.

Il punto, però, è che di simili 'obblighi di introiezione finale', di regole che identifichino gli Stati gravati di tali obblighi, e di criteri utili ad individuare quale debba essere il luogo di sbarco dopo il *pick up*, non c'è traccia definita nella legge marittima²⁴: come del resto ha sempre segnalato la migliore dottrina nostrana, e come attesta lo stesso lessico pattizio ('coordinare', 'cooperare', 'adoperarsi'), inequivocabilmente denotativo di *obblighi di mezzo*²⁵.

Breve: le Autorità italiane erano senz'altro tenute a collaborare con gli altri Stati coinvolti dall'evento (Malta, Germania, Libia, Tunisia) nel salvataggio-*delivery* dei migranti: ma, non essendo apprezzabile un pericolo per l'incolumità dei trasportati, non erano affatto obbligate ad autorizzarne lo sbarco sul suolo²⁶.

Semmai, allora, si sarebbe trattato di verificare se il Ministro Salvini e il MRCC di Roma si fossero o meno sottratti alla 'doverosa cooperazione', omettendo di ado-

nell'identificazione di un POS, fermo restando che lo Stato 'di primo contatto', da intendersi come quello che *per primo viene informato* dell'evento – e, nel nostro caso, *erano ben quattro* le Autorità 'di primo contatto', di cui una pure formalmente competente – deve mantenere il coordinamento delle attività SAR finché il MRCC competente per l'area non l'abbia effettivamente assunto: linee guida MSC del 20.4.2004, § 6.7; in dottrina, fra i molti, v. F. DE VITTOR, *Il diritto di traversare il Mediterraneo...o quantomeno di provarci*, in *DUDI*, 2014, 63 ss.

²² In questo senso, v. ora A. DEL GUERCIO, *Il caso Sea-Watch 3 tra obblighi di diritto del mare, diritti umani e tutela dell'infanzia*, in *DUDI*, 2019, 331 ss.

²³ Cfr. ancora richiesta di archiviazione formulata dalla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Roma, cit., 4, 8.

²⁴ Anzi, persino quando un vascello versi in condizioni di *distress*, e vanti quindi il diritto di guadagnare la rada, lo Stato costiero non è tenuto ad autorizzare lo sbarco sulla terraferma dei trasportati: A. POELSS (cur.), *United Nations convention*, cit., 192, 728 ss.

²⁵ Cfr. ad es., fra gli altri, P. DE SENA, F. VITTOR, *La "minaccia" italiana di "bloccare" gli sbarchi di migranti e il diritto internazionale*, in *www.sidiblog.org*, 1.7.2017, i quali ricordano che un puntuale obbligo di accoglienza dello Stato costiero – e un corrispondente diritto allo sbarco della nave e/o dei naufraghi – non sono ricavabili né dalle Convenzioni SAR e SOLAS, né dai relativi emendamenti apportati nel 2004, né dalle *guidelines* del MSC dello stesso anno, né dai *Principles Relating to Administrative Procedures for Disembarking Persons Rescued at Sea* contenuti nella circolare del 22.1.2009 del *Facilitation Committee dell'IMO* – che subordinano esplicitamente lo sbarco dei trasportati al rispetto delle leggi migratorie («in accordance with immigration laws»).

²⁶ Conf. N. RONZITTI, *Migranti: chiusura dei porti, respingimenti e arrivi illegali*, in *www.affarinternazionale.it*, 11.7.2019.

perarsi affinché il salvataggio si concludesse «as soon as reasonably practicable»²⁷; ma, in proposito, basta incrociare richiesta e decreto di archiviazione, per convincersi di come le Autorità italiane si fossero immediatamente attivate, contattando più volte e con ogni mezzo disponibile la Guardia costiera libica, e, soprattutto, notiziando l'ambasciata tedesca dell'accaduto e comunicando al MRCC di Brema le dinamiche della vicenda, non senza puntualmente declinare le ragioni della propria incompetenza²⁸.

Né potrà ragionevolmente sostenersi, infine, che l'Italia sia venuta meno ai doveri positivi di protezione della vita e dell'incolumità dei migranti *ex art. 2 Conv. EDU*²⁹; i nostri organi, infatti, si interessarono fattivamente delle condizioni di salute dei malcapitati: inviando unità navali della GdF a recuperare due minori (e le loro madri)³⁰; manifestando la disponibilità ad eventuali evacuazioni per ragioni sanitarie; ed attivando un team medico dedicato³¹.

5. Un telegrafico *warning*

Se è pacifico che il diritto internazionale marittimo, scritto e consuetudinario, prescrive a *tutti* i capitani e le capitane di prestare prontamente soccorso a *chiunque* (buoni, cattivi, assassini, migranti irregolari, etc.) rischi di perdersi in *qualsiasi* mare (territoriale, internazionale, interno)³², il quadro normativo si fa decisamente più incerto, nebuloso e – come giustamente rileva il Tribunale dei Ministri – lacunoso in relazione alle attività che precedono e succedono la presa a bordo dei naufraghi³³.

²⁷ Come comanda il già citato par. 1.1., Reg. 33, Cap. V Conv. SOLAS.

²⁸ Trib. Ministri Roma, decreto di archiviazione in data 21.11.2019, cit., 2 s.

²⁹ Come invece sostengono F. DE VITTOR, S. ZIRULIA, *Il caso della nave Alan Kurdi: profili di diritto penale e internazionale in punto di omessa assegnazione di un porto sicuro*, in *www.sistemapenale.it*, 5.12.2019.

³⁰ Trasporto a terra, questo, cui gli stessi migranti alla fine rinunciarono, giacché non era stata accolta la richiesta di far sbarcare anche i padri dei minori: Trib. Ministri Roma, decreto di archiviazione in data 21.11.2019, cit., 3.

³¹ Richiesta di archiviazione della Procura della Repubblica presso il Tribunale di Roma, cit., 8-9, che, come già anticipato, esclude il presupposto della 'indifferibilità' del trasferimento in un 'port of safety' proprio valorizzando tali iniziative delle Autorità italiane.

³² M. STARITA, *Il dovere di soccorso in mare e il diritto di obbedire al diritto (internazionale) del comandante della nave privata*, in *DUDI*, 2019, 5 ss.

³³ Sottolineano la situazione di profonda incertezza che, sul punto, affligge il diritto del mare anche L. GRADONI, L. PASQUET, *Lisistrata e Lampedusa: una riflessione sul caso Sea Watch 3*, in *www.sidiblog.org*, 6.7.2019.

E, per inciso, è proprio la *manca* di una regola pattizia che *conclude la sequenza del salvataggio*, additando lo Stato tenuto ad accogliere le persone soccorse, a spiegare la forsennata ricerca di quel tassello normativo ‘di completamento’ nel diritto domestico: anche a costo di trasformare regole meramente organizzativo-procedimentali e di conformazione come quella *ex art. 10-ter* TUIImm. in fonti di diritti (dei migranti) e doveri (di Stati e capitani di navi)³⁴.

Vero è, infatti, che le nozioni di *distress* e *place of safety*, originariamente simmetriche³⁵, si sono col tempo disallineate in conseguenza della tendenza a rileggere il diritto marittimo alla luce del diritto internazionale dei diritti umani, e, più in particolare, del principio di non respingimento³⁶.

Vero è, perciò, che oggi può dirsi ‘sicuro’ un ‘posto’ nel quale il migrante naufrago non sia (più) in pericolo di vita, possa soddisfare i suoi bisogni umani primari e, *in aggiunta*, non corra il rischio d’essere respinto – direttamente o indirettamente – in luoghi in cui si consumano gravi violazioni dei diritti fondamentali³⁷.

Ma, oltre questo limite, la normativa marittima (pur) ‘umanizzata’ non si è mai spinta, come di recente confermato dal TAR Lazio nel caso *Open Arms*³⁸, e dalla stessa Corte EDU nel caso *Rackete*³⁹; d’altronde, se non esiste un diritto basico del migrante di essere accolto in territorio straniero⁴⁰, non può neppure esistere il suo diritto incondizionato di esser trasferito – né lo speculare dovere assoluto del capitano di condurlo – sul più vicino suolo utile⁴¹, una volta che non rischi più di perdersi

³⁴ GIP Agrigento, ord. 2.7.2019, in *Dir. pen. cont.*, 3.7.2019, 4 ss.

³⁵ *Supra* nt. 14.

³⁶ Previsto dalla Convenzione di Ginevra, e poi esteso al di là di rifugiati e richiedenti asilo *ex artt. 2, 3* Conv. EDU: S. TREVISANUT, voce *Immigrazione [dir. int]*, in *www.treccani.it*, § 2.3.

³⁷ *In primis* la Libia: G. BATTARINO, *I campi di raccolta libici: un’istituzione concentrazionaria*, in *QG*, 2/2018, 239 ss.

³⁸ TAR Lazio, Sez. Prima Ter, decr. 14.8.2019, in *www.asgi.it*, 15.8.2019, il quale sospese cautelatamente l’efficacia del provvedimento di diniego *ex art. 11*, co. 1-*ter* TUIImm., autorizzando la nave ONG – non già a penetrare le ostruzioni portuali ma – a fare ingresso nel mare territoriale, affinché i migranti trasportati potessero beneficiare delle necessarie cure mediche.

³⁹ Cfr. Corte EDU, 25.6.2019, app. 32969/19, *Rackete* e altri c. Italia, in *Dir. pen. cont.*, 26.6.2019, che, adita dalla capitana e da alcuni naufraghi, ha ritenuto di non imporre allo Stato italiano di autorizzare lo sbarco, confidando che le medesime Autorità nazionali avrebbero continuato «*to provide all necessary assistance to those persons on board Sea Watch 3 who are in a situation of vulnerability as a result of their age or state of health*».

⁴⁰ S. TREVISANUT, voce *Immigrazione [dir. int]*, cit., § 2.2.

⁴¹ Diversamente da quanto ritengono, ed es., Trib. Agrigento, sent. 7.10.2009, in *DIC.* 2/2010, 87 ss., e GIP Agrigento, ord. 2.7.2019, cit.

in mare, gli siano somministrati cibo e (ove necessarie) cure mediche, e venga garantito il divieto di *push-back* in ‘posti insicuri’⁴².

Quel limite non è mai stato superato, dicevamo, e forse è opportuno mantenere lo *status quo*: perché, se il concetto di *safety* dovesse inghiottire non solo il – sacrosanto – divieto di essere rispediti all’inferno, ma pure il diritto di sbarcare sul suolo del più vicino Stato costiero per ivi coltivare una domanda di accesso alle misure di protezione internazionale⁴³; e se poi, magari, la nozione di *distress* dovesse progressivamente omologarsi a quella versione dopata di *place of safety*⁴⁴, le qualifiche di naufrago, richiedente asilo, rifugiato e migrante diventerebbero un tutt’uno, e noi ci troveremmo a dover garantire la permanenza sulla terraferma, e per diversi anni, di tutti coloro che hanno preso il mare in cerca di una vita migliore.

Uno scenario certamente luminoso e desiderabile: ma, allo stato, non imposto dalla legge ed insostenibile da troppi punti di vista.

⁴² In senso sostanzialmente conforme Trib. Trapani, sent. 23.5.2019, in *Dir. pen. cont.*, 24.6.2019.

⁴³ Così J. HATHAWAY, *The rights of refugees under international law*, Cambridge, 2005, 301 ss.

⁴⁴ Scenario questo che, oltre a confliggere col Regolamento di Dublino II (conf. Trib. Agrigento, sent. 7.10.2009, cit.), neppure la più aperturista dottrina internazionalistica sembra voler ipotizzare: cfr. ad es. il comunicato sottoscritto da 21 internazionalisti *Nei porti ciascuno Stato eserciti la propria sovranità, ma nel rispetto del diritto internazionale*, in www.asgi.it, 4.7.2019, che, pur affermando che l’obbligo dello Stato costiero di ‘prestare assistenza’ a una nave carica di naufraghi che si presenta in porto non può che tradursi nell’obbligo di consentirne lo sbarco (almeno) temporaneo, pare limitare tale dovere al caso di «persone in pericolo».