

CONSIGLIO D'EUROPA  
CORTE EUROPEA DEI DIRITTI DELL'UOMO

QUINTA SEZIONE

**MEDVEDYEV E ALTRI c. FRANCIA**

*(Ricorso n. 3394/03)*

SENTENZA

STRASBURGO

10 luglio 2008

Questa sentenza diventerà definitiva alle condizioni stabilite all'articolo 44 § 2 della Convenzione. Può subire dei ritocchi di forma.

Nel caso Medvedyev e altri c. Francia,

La Corte Europea dei Diritti dell'Uomo (quinta sezione), riunita in una Camera composta da :

Peer Lorenzen, *Presidente*,

Jean-Paul Costa,

Karel Jungwiert,

Renate Jaeger,

Mark Villiger,

Isabelle Berro-Lefèvre,

Mirjana Lazarova Trajkovska, *giudici*,

e da Claudia Westerdiek, *cancelliere di sezione*,

Dopo aver deliberato in camera di consiglio il 13 maggio ed il 17 giugno 2008,

Rende la seguente sentenza, adottata in tale ultima data :

## PROCEDURA

1. Il caso trae origine da un ricorso (n. 3394/03) diretto contro la Repubblica francese, con il quale Oleksandr Medvedyev e Borys Bilenikin, cittadini ucraini, Nicolae Balaban, Puiu Dodica, Nicu Stelian Manolache e Viorel Petcu, cittadini rumeni, Georgios Boreas, cittadino greco e Sergio Cabrera Leon e Guillermo Luis Eduar Sage Martínez, cittadini cileni (« i ricorrenti »), hanno adito la Corte il 19 dicembre 2002 in virtù dell'articolo 34 della Convenzione per la salvaguardia dei Diritti dell'Uomo e delle Libertà fondamentali (« la Convenzione »).

2. I ricorrenti sono rappresentati da Patrick Spinosi, avvocato presso il Consiglio di Stato e la Corte di Cassazione. Il Governo francese (« il Governo ») è rappresentato da Edwige Belliard, direttrice degli affari giuridici presso il Ministero degli affari esteri.

3. L'11 gennaio 2006, la Corte ha deciso di comunicare il ricorso al Governo. Valendosi dell'articolo 29 § 3 della Convenzione, essa ha deciso di esaminare insieme la ricevibilità ed il merito della causa.

4. Invitati a produrre delle osservazioni in virtù dell'articolo 36 § 1 della Convenzione, i Governi greco, rumeno ed ucraino non si sono valse di tale facoltà.

5. Un'udienza pubblica si è tenuta presso il Palazzo dei Diritti dell'uomo, a Strasburgo, il 13 maggio 2008 (articolo 54 § 3 del regolamento).

Sono comparsi :

– *per il Governo*

Anne-Françoise Tissier, vice-direttrice dei diritti dell'uomo alla direzione degli affari giuridici presso il ministero degli affari esteri ed europei, *agente*,

Mostafa Mihraje, consigliere degli affari esteri per la vice-direzione dei diritti dell'uomo della direzione degli affari giuridici presso il ministero degli Affari esteri ed europei, *consigliere*,

François Martineau, capo dell'ufficio del diritto del mare alla direzione centrale del commissariato della marina nazionale,

Elie Renard, magistrato presso la direzione degli affari criminali e della grazia del Ministero della giustizia,

Serge Segura, vice-direttore del diritto del mare, della pesca e dell'Antartica alla direzione degli affari giuridici presso il Ministero degli affari esteri ed europei, *consiglieri*.

– *per i ricorrenti*

Patrice Spinosi, *consigliere*.

La Corte ha ascoltato le dichiarazioni di Spinosi e Tissier e le loro risposte alle domande dei giudici.

## FATTO

### I. LE CIRCOSTANZE DEL CASO

6. I ricorrenti facevano parte dell'equipaggio di un cargo denominato *Le Winner*, battente bandiera cambogiana.

7. Nella lotta internazionale contro il traffico degli stupefacenti, le autorità francesi sono venute a conoscenza del fatto che tale imbarcazione era sospettata di trasportare rilevanti quantità di droga.

8. Con un telegramma diplomatico datato 7 giugno 2002, l'ambasciata di Francia a Phnom Penh ha informato il Ministero della Difesa a Parigi che, a seguito di una domanda presentata dall'ufficio centrale di repressione del traffico illecito di stupefacenti (« OCRTIS ») che sollecitava l'autorizzazione ad intercettare il *Winner*, il Ministro degli affari esteri cambogiano, su domanda dell'ambasciata, aveva dato personalmente il consenso del suo Governo.

Il Governo ha prodotto una nota verbale datata 7 giugno 2002, indirizzata dal Ministero degli affari esteri cambogiano all'ambasciata di Francia a Phnom Penh, ai sensi della quale :

« Il Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale (...) facendo riferimento alla sua nota n. 507/2002 in data 7 giugno 2002, ha l'onore di confermare formalmente che il Governo reale di Cambogia autorizza le autorità francesi ad intercettare, controllare e avviare procedimenti giudiziari nei confronti dell'imbarcazione Winner, battente bandiera cambogiana (...) appartenente a (...) presso le isole Marshall. (...) »

9. Il comandante della piccola nave scorta ("avviso"), *Luogotenente di vascello Le Hénaff*, è stato incaricato dalle autorità marittime francesi di procedere all'intercettazione del *Winner*.

10. Il 13 giugno 2002 alle ore 6, l'imbarcazione francese ha avvistato, al largo delle isole di Capo Verde, una nave da commercio che navigava a bassa velocità, non battente alcuna bandiera ma identificata come il *Winner*; si è proceduto al suo riconoscimento secondo le regole del diritto internazionale e, come misura di sicurezza, è stata messa in mare un'imbarcazione rapida. Il cargo ha cambiato allora bruscamente la rotta, cercando di ostacolare l'avvicinamento dell'avviso. Interrogata sulla frequenza internazionale, l'imbarcazione è rimasta silenziosa. Allo stesso tempo, sono stati gettati in mare dal ponte dei pacchi da parte dei membri dell'equipaggio. L'avviso ha rifiutato la sua identità ed ha domandato al *Winner* di cessare ogni attività lanciando il segnale del codice internazionale SQ (« fermatevi altrimenti apro il fuoco su di voi ») ; in assenza di risposta, e continuando l'imbarcazione a non issare la sua bandiera, si è proceduto a far partire un colpo di avvertimento, in seguito a dei colpi di arresto. Allo stesso tempo, è stato dato ordine all'imbarcazione messa in acqua di recuperare i pacchi buttati in mare ; essa è riuscita a riprenderne solo uno ; le ulteriori verifiche hanno mostrato che esso conteneva da 80 a 100 kg di un prodotto stupefacente avente le sembianze della cocaina.

11. Altri tre pacchi sono stati gettati a mare. Dal momento che il cargo non aveva cessato la sua rotta e manovrava per ostacolare l'avvicinamento dell'imbarcazione rapida, il prefetto marittimo dell'Atlantico ha dato ordine di effettuare dei tiri al bersaglio sulla parte anteriore. A quel punto il *Winner* si è fermato ed un equipaggio di intervento è salito a bordo e se ne è impadronito con la forza delle armi ; uno dei membri dell'equipaggio, ferito da un proiettile, è stato trasportato sull'avviso dove il medico di bordo lo ha preso in cura, prima di essere trasferito presso l'ospedale di Brest dove è morto una settimana più tardi. Il resto dell'equipaggio è stato rinchiuso nelle cabine del *Winner* sotto la guardia dei marinai del comando. È stato subito inviato un rimorchiatore da Brest per prendere in consegna la nave che, su ordine del prefetto marittimo e su domanda del procuratore della Repubblica di Brest, è stato dirottato verso il porto di Brest scortata dalla imbarcazione *Commandant Bouan*.

12. Il 13 giugno 2002, alle ore 11, il procuratore della Repubblica di Brest ha adito l'OCRTIS per un procedimento in flagranza ; è risultato che il *Winner* era preso di mira dai servizi di guardia costiera greci nell'ambito del traffico internazionale di stupefacenti che coinvolge individui di cittadinanza greca.

13. Il 24 giugno 2002, la procura di Brest ha avviato una indagine nei confronti di X dei capi di direzione di un gruppo avente per fine la produzione, fabbricazione, importazione, esportazione, trasporto, detenzione, offerta, cessione, acquisizione o impiego illecito di stupefacenti e l'importazione e l'esportazione illecite di stupefacenti in associazione criminale. Sono stati designati due giudici per l'istruzione.

14. Il 26 giugno 2002, alle ore 8 e 45, il *Winner* è entrato nel porto di Brest sotto scorta ; l'equipaggio ed il carico sono stati consegnati agli ufficiali di polizia giudiziaria che agivano su rogatoria di uno dei giudici istruttori, i quali hanno immediatamente notificato agli interessati il loro fermo ed i relativi diritti.

15. Il Governo sostiene che i due giudici istruttori si sono mossi tra la ventiquattresima e la quarantottesima ora per notificare ad ognuno il prolungamento del fermo.

16. Il 28 giugno 2002, Viorel Petcu, Puiu Dodica, Nicolae Balaban e Nicu Stelian Manolache sono stati esaminati e sottoposti alla detenzione provvisoria con un ordine di carcerazione. Lo stesso è avvenuto il 29 giugno 2002 per Oleksandr Medvedyev, Bory Bilenikin, Georgios Boreas, Sergio Cabrera Leon, Guillermo Luis Eduar Sage Martinez e altri due membri dell'equipaggio (Oleksandor Litetski e Symeon Theophanous).

17. Le undici persone summenzionate si sono rivolte alla sezione istruttoria della Corte d'Appello di Rennes con un ricorso per la nullità degli atti del procedimento ; invocando in particolare l'articolo 5 della Convenzione, essi hanno denunciato l'illegittimità dell'intercettazione del *Winner* e l'irregolarità della loro detenzione a bordo per tredici giorni. Con sentenza del 3 ottobre 2002, la sezione istruttoria ha rigettato le accuse di nullità sollevate ed ha deciso di non procedere per l'annullamento degli atti del procedimento.

18. In tale sentenza, la sezione istruttoria ricorda che la lotta internazionale al traffico di stupefacenti è retta dalla Convenzione delle Nazioni Unite contro il traffico di stupefacenti del 30 marzo 1961, la Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare conclusa a Montego Bay il 12 dicembre 1982 e la Convenzione delle Nazioni Unite contro il traffico illecito di stupefacenti e di sostanze psicotrope firmata a Vienna il 20 dicembre 1988, tutte ratificate dalla Francia. Essa ha sostenuto che il fatto che la Cambogia non avesse firmato la Convenzione di Vienna che prevede all'articolo 17.3 deroghe al principio tradizionale della « legge della bandiera », non privava le autorità francesi della possibilità di « sollecitare la cooperazione della Cambogia per ottenere l'autorizzazione ad intercettare

il *Winner* per porre fine al traffico di stupefacenti al quale tutto o parte del suo equipaggio era sospettato di essere dedito», sul fondamento dell'articolo 108 della Convenzione di Montego Bay e, « per rimando », alla Convenzione del 30 marzo 1961. Secondo la sezione, le disposizioni della Convenzione di Vienna non si applicano alla Cambogia; rientrava nella competenza di tale Stato farsi comunicare dallo Stato francese gli elementi necessari che gli permettessero di valutare sovranamente la fondatezza della domanda. La sezione giudica inoltre che il telegramma diplomatico del 7 giugno 2002 proveniente dall'ambasciata di Francia stabilisce l'esistenza di un « accordo dato senza restrizioni né riserve, dal Governo della Cambogia all'operazione di ispezione progettata con tutte le relative conseguenze, e che fa fede fino a prova contraria ».

19. La sezione considera tuttavia che tale accordo dispensava le autorità francesi dal conformarsi alle regole di procedura previste dalla Convenzione di Vienna ed agli articoli 12 e seguenti della legge del 15 luglio 1994 come modificata. Dunque, essa sottolinea, le autorità non sono venute meno a tale obbligo nelle circostanze di causa. La sezione ritiene infatti, considerati i processi-verbali redatti dal comandante *Luogotenente di Vascello Le Hénaff*, che, quando la nave ha avvistato il *Winner* quest'ultimo « non batteva alcuna bandiera » ed il suo comandante « non soltanto non aveva risposto alle richieste di identificazione contrariamente alle regole di diritto internazionale e non aveva arrestato la sua imbarcazione ma, facendo prova di un comportamento aggressivo, aveva dato vita ad una serie di manovre pericolose per la sicurezza dell'imbarcazione della marina nazionale e per la vita dei marinai che avevano preso posto a bordo dell'imbarcazione veloce », e che i membri dell'equipaggio del *Winner* gettavano a mare pacchi contenenti grandi quantità di cocaina. Vi erano pertanto, secondo la sezione, « ragionevoli motivi » per sospettare che il *Winner* era dedito al traffico di droga e, quindi, « facendo uso della forza per ispezionare il *Winner* e per mezzo di misure di controllo e di coercizione adeguate nei confronti dell'equipaggio consegnato all'interno delle cabine e con l'assunzione della guida della nave », il comandante dell'imbarcazione si era « strettamente conformato » alle disposizioni dell'articolo 17.4 della Convenzione di Vienna (« quando a seguito dell'ispezione e della visita della nave sono state scoperte prove della partecipazione ad un traffico illecito, possono essere prese misure adeguate nei confronti della nave, delle persone che si trovano a bordo e del carico ») ed alle disposizioni della legge del 15 luglio 1994 come modificata, che regola il ricorso a misure di coercizione comprendenti, se necessario l'impiego della forza in caso di rifiuto da parte di una imbarcazione di essere sottoposta a misure di controllo (articoli da 1 a 10), e prevede l'impiego di misure di controllo e di coercizione previste dal diritto internazionale nel caso particolare della lotta contro il traffico di stupefacenti (articoli da 12 a 14).

20. La sezione rigetta inoltre la tesi dei ricorrenti secondo la quale l'articolo 13 della legge del 15 luglio 1994 come modificata non prevede che delle misure di assistenza di natura amministrativa che escludono ogni coercizione nei confronti delle persone, menzionando quest'articolo in maniera generica che le autorità marittime designate sono abilitate ad eseguire o far eseguire « le misure di controllo e di coercizione previste dal diritto internazionale » e l'articolo 17.4 c) della Convenzione di Vienna in materia di traffico di stupefacenti, prevedendo espressamente « l'impiego di misure adeguate nei confronti delle persone che si trovano a bordo ». Se è vero, sostiene la camera, che la natura di tali misure non è precisata, tale testo « comporta per lo meno la possibilità per l'autorità marittima responsabile di limitare, se necessario, la libertà di movimento dell'equipaggio della nave ispezionata, per non svuotare tale disposizione di ogni significato e mettere gravemente in pericolo la sicurezza degli uomini che assumono il comando della nave ». Su quest'ultimo punto, essa considera « che non si può escludere nell'ambito di tali operazioni condotte in alto mare contro dei trafficanti di droga internazionali che l'equipaggio disponga di armi nascoste e che cerchi di riprendere con la forza il controllo dell'imbarcazione » ; essa ne deduce che « il fatto di aver consegnato i membri dell'equipaggio del *Winner* all'interno delle cabine (...) sotto la custodia degli uomini del commando per permettere l'assunzione in sicurezza della guida della nave, rientrava tra le misure adeguate previste dall'articolo 17.4 c) della Convenzione di Vienna ».

21. Infine, la sezione considera che la legge del 15 luglio 1994 « deroga necessariamente alle regole di procedura penale di diritto comune per la specificità della lotta contro il traffico illecito degli stupefacenti a bordo delle navi in alto mare conformemente alle regole del diritto internazionale e per l'impossibilità materiale, tenuto conto dei tempi di navigazione, di raggiungere il porto di dirottamento, di applicare le regole ordinarie del fermo e della traduzione dinanzi ad un magistrato ». Essa ne deduce che le restrizioni apportate alla libertà di movimento dell'equipaggio di una nave sotto controllo, autorizzate in materia dalla Convenzione delle Nazioni Unite firmata a Vienna il 20 dicembre 1988, non sono contrarie all'articolo 5 § 3 della Convenzione e non costituiscono una detenzione illegale. Essa rileva inoltre che, nel caso di specie, dall'arrivo del *Winner*, i membri dell'equipaggio sono stati rimessi a degli ufficiali di polizia giudiziaria in stato di fermo con notifica immediata dei loro diritti, ed in seguito presentati al giudice istruttore.

22. Il ricorso introdotto dai ricorrenti (per la violazione in particolare dell'articolo 5 § 3 della Convenzione) è stato rigettato con sentenza della sezione penale della Corte di cassazione del 15 gennaio 2003. Secondo l'Alta giurisdizione, « così decidendo, e poiché la Cambogia, Stato di bandiera, [aveva] espressamente e senza restrizioni, autorizzato le autorità francesi a procedere all'ispezione del *Winner* ed [erano] state prese,

conformemente all'articolo 17 della Convenzione di Vienna, soltanto misure adeguate nei confronti delle persone che si trovavano a bordo, le quali [erano] state regolarmente sottoposte al fermo dal momento del loro sbarco sul territorio francese, la sezione istruttoria [aveva] motivato la sua decisione ».

23. Con una sentenza del 28 maggio 2005, la Corte d'Assise speciale di Ille-e-Vilaine ha dichiarato Georgios Boreas, Symeon Theophanous, Guillermo Sage Martinez e Sergio Cabrera Leon colpevoli di tentata importazione non autorizzata di stupefacenti commessa in associazione a delinquere e li ha condannati rispettivamente a venti, diciotto, dieci e tre anni di prigione ; essa ha prosciolto gli altri ricorrenti dalle accuse mosse nei loro confronti. L'esito dell'appello che è stato in seguito introdotto non è stato precisato dalle parti.

## II. IL DIRITTO INTERNO ED INTERNAZIONALE RILEVANTE

24. La Francia è parte della Convenzione delle Nazioni Unite « contro il traffico illecito di stupefacenti e sostanze psicotrope », conclusa a Vienna il 20 dicembre 1988, il cui articolo 17 è così redatto :

« Traffico illecito via mare

1. Le Parti cooperano, per quanto possibile, al fine di porre termine al traffico illecito via mare, in conformità con il diritto internazionale del mare.

2. Una Parte che ha motivi ragionevoli di sospettare che una nave che batte la sua bandiera o che non batte nessuna bandiera, o che non sia in alcun modo immatricolata, pratici il traffico illecito, può domandare alle altre Parti di aiutarla a porre fine a tale utilizzo. Le Parti così richieste forniscono tale assistenza compatibilmente con i mezzi di cui dispongono.

3. Una Parte che ha motivi ragionevoli di sospettare che una nave che esercita la libertà di navigazione conformemente al diritto internazionale e che inalbera la bandiera o porta l'immatricolazione di un'altra Parte, pratici un traffico illecito può notificarla allo Stato di bandiera, domandare conferma dell'immatricolazione e, se questa è confermata, chiedere a questo Stato l'autorizzazione di prendere misure adeguate nei confronti di questa nave.

4. Conformemente alle disposizioni del paragrafo 3, ai trattati in vigore tra di loro o ad ogni altro accordo o intesa peraltro stipulati tra queste Parti, lo Stato di bandiera può in particolare autorizzare lo Stato richiedente a :

a. fermare la nave

b. visitare la nave

c. se sono scoperte prove attestanti la partecipazione ad un traffico illecito, prendere adeguati provvedimenti nei confronti della nave, delle persone che si trovano a bordo e del carico.

5. Se una misura è adottata in attuazione del presente articolo, le Parti interessate tengono debitamente conto della necessità di non pregiudicare la sicurezza della vita in mare e quella della nave e del suo carico e di non recare pregiudizio agli interessi commerciali e giuridici dello Stato di bandiera o di ogni altro Stato interessato.

6. Lo Stato di bandiera può, in misura compatibile con i suoi obblighi a titolo del paragrafo 1 del presente articolo, subordinare la sua autorizzazione a condizioni decise di comune accordo tra lo Stato di bandiera e lo Stato richiedente in particolare per quanto riguarda la responsabilità.

7. Ai fini dei paragrafi 3 e 4 del presente articolo, ciascuna Parte risponde senza indugio ad ogni domanda rivolta da un'altra Parte in vista di determinare se una nave che batte la sua bandiera vi è autorizzata, ed alle domande di autorizzazione presentate in applicazione del paragrafo 3. Nel momento in cui diviene Parte alla presente Convenzione ciascun Stato designa l'autorità, o, se del caso, le autorità abilitate a ricevere tali domande ed a rispondervi. Entro il mese successivo a tale designazione, il Segretario generale notifica a tutte le altre Parti l'autorità designata da ciascuna di esse.

8. Una Parte che ha adottato una delle misure di cui al presente articolo informa senza indugio lo Stato di bandiera interessato dei risultati di tale misura.

9. Le Parti prenderanno in considerazione la conclusione di accordi o di intese bilaterali o regionali in vista di dare effetto alle disposizioni del presente articolo o di rafforzarne l'efficacia.

10. Le misure prese in applicazione del paragrafo 4 sono eseguite unicamente da navi da guerra o da aeronavi militari o da altre navi o aeronavi a tal fine debitamente abilitate che portano in maniera visibile un contrassegno esterno e che sono identificabili come essendo al servizio dello Stato.

11. Ogni misura adottata conformemente con il presente articolo tiene debitamente conto, conformemente con il diritto internazionale del mare, della necessità di non sconfinare sui diritti e sugli obblighi e sull'esercizio della giurisdizione degli Stati costieri, e di non pregiudicare tali diritti, obblighi o giurisdizione. »

La Francia non ha siglato invece l'accordo « relativo al traffico illecito via mare, in attuazione dell'articolo 17 della Convenzione delle Nazioni Unite contro il traffico illecito di stupefacenti e di sostanze psicotrope » conclusa a Strasburgo il 31 gennaio 1995 ed entrata in vigore il 1mo maggio 2000.

25. Introdotto dalla legge n. 96-359 del 29 aprile 1996 « relativa al traffico di stupefacenti in alto mare e che adatta la legislazione francese all'articolo 17 della Convenzione delle Nazioni Unite contro il traffico illecito di stupefacenti e sostanze psicotrope conclusa a Vienna il 20 dicembre 1988 », l'articolo 13 della legge n. 94-589 del 15 luglio 1994 « relativa alle modalità di esercizio da parte dello Stato dei suoi poteri di controllo in mare » così dispone (nella sua versione applicabile all'epoca dei fatti di causa) :

« Quando vi sono ragionevoli motivi di sospettare che un traffico di stupefacenti si svolga a bordo di una delle navi di cui all'articolo 12 e che si trova al di 1° delle acque territoriali, i comandanti della navi dello Stato ed i comandanti di bordo delle aeronavi dello Stato, incaricati della sorveglianza in mare, sono autorizzati ad eseguire o far eseguire, sotto l'autorità del prefetto marittimo, che ne avvisa il procuratore della Repubblica, le misure di controllo e di coercizione previste dal diritto internazionale e dalla presente legge. »

L'articolo 12 della legge precisa (nella sua versione applicabile all'epoca dei fatti di causa) che l'articolo 13 si applica, oltre che alle navi battenti bandiera francese, « alle navi battenti bandiera di uno Stato parte alla Convenzione di Vienna del 20 dicembre 1988 diverso dalla Francia, o regolarmente immatricolate in uno di tali Stati, su domanda o con il consenso dello Stato di bandiera » (nella sua versione modificata dalla legge n. 2005-371 del 22 aprile 2005, l'articolo 12 riguarda le « navi battenti bandiera di uno Stato che ha sollecitato l'intervento della Francia o acconsentito alla sua domanda di intervento ») ed « alle navi che non issano alcuna bandiera o senza nazionalità ». Esso aggiunge che « la ricerca, la constatazione, il procedimento ed il giudizio dei reati relativi al traffico di stupefacenti commessi in mare » sono inoltre disciplinati dalle seguenti disposizioni (nella sua versione applicabile all'epoca dei fatti di causa) :

« Capitolo 1. – Le misure prese su richiesta o con il consenso di uno Stato parte alla citata Convenzione firmata a Vienna il 20 dicembre 1988

#### Articolo 14

I. – Quando decide di visitare la nave, su domanda o con il consenso di uno Stato parte alla citata Convenzione, il comandante può far procedere al sequestro dei prodotti stupefacenti scoperti e degli oggetti o documenti che sembrano collegati al traffico di stupefacenti.

Su di essi sono affissi i sigilli alla presenza del capitano della nave o di tutte le persone che si trovano a bordo della stessa.

II. – Il comandante può ordinare il dirottamento della nave verso una posizione o un porto adeguati quando devono essere eseguite a bordo delle investigazioni approfondite che non possono essere effettuate in mare.

Il dirottamento può ugualmente essere ordinato verso un punto situato nelle acque internazionali quando lo Stato di bandiera ne formula espressa domanda, al fine di assumere il comando della nave.

III. – Il resoconto delle misure di esecuzione prese in applicazione dell'articolo 17 della Convenzione di Vienna così come i prodotti, gli oggetti o i documenti cui sono stati affissi i sigilli sono rimessi alle autorità dello Stato di bandiera quando non si deve procedere giudiziariamente sul territorio francese.

Capitolo II. – Competenza delle giurisdizioni francesi

#### Articolo 15

Gli autori o i complici di reati di traffico di stupefacenti commessi in alto mare possono essere perseguiti e giudicati dalle giurisdizioni francesi quando sono conclusi accordi bilaterali o multilaterali o accordi particolari tra gli Stati parte alla Convenzione di Vienna.

Gli accordi particolari sono trasmessi per via diplomatica alle autorità francesi, accompagnati da elementi che permettano di sospettare che un traffico di stupefacenti avvenga a bordo di una nave.

Una copia di tali documenti è trasmessa con ogni mezzo e nel più breve tempo possibile al procuratore della Repubblica.

#### Articolo 16

Oltre agli ufficiali di polizia giudiziaria che agiscono conformemente alle disposizioni del codice di procedura penale, gli agenti doganali e, quando sono specialmente autorizzati alle condizioni fissate con decreto del Consiglio di Stato, i comandanti delle navi di Stato, gli ufficiali della marina nazionale imbarcati su tali navi ed i comandanti delle aeronavi di Stato, incaricati della sorveglianza in mare, possono accertare i reati in materia di traffico degli stupefacenti e ricercarne gli autori secondo le seguenti modalità :

I. – Il procuratore della Repubblica competente è preliminarmente informato con ogni mezzo delle operazioni programmate al fine della ricerca e dell'accertamento dei reati.

I reati sono accertati per mezzo di processi-verbali che fanno fede fino a prova contraria. Tali verbali sono trasmessi senza ritardo al procuratore della Repubblica ed al più tardi entro quindici giorni dalle operazioni. Ne è rimessa copia alla persona interessata.

II. – Si può procedere con l'autorizzazione, salvo estrema urgenza, del procuratore della Repubblica a perquisizioni ed al sequestro dei prodotti stupefacenti e degli oggetti o documenti che sembrano provenire dalla commissione di un reato contro la legge sugli stupefacenti, o che sembrano servire per commetterlo. Tale autorizzazione è trasmessa con ogni mezzo.

Sui prodotti, gli oggetti o i documenti sequestrati sono immediatamente affissi i sigilli.

Le perquisizioni ed i sequestri possono essere operati a bordo della nave al di fuori degli orari previsti all'articolo 59 del codice di procedura penale. »

26. La Francia è anche parte alla Convenzione unica sugli stupefacenti del 30 marzo 1961, il cui articolo 35 così dispone :

« Tenuto debito conto dei loro ordinamenti costituzionali, giuridici e amministrativi, le Parti:

a) Assicurano sul piano nazionale un coordinamento dell'azione preventiva e repressiva contro il traffico illecito; a tale scopo possono istituire un servizio adeguato incaricato di tale coordinamento;

- b) Si aiutano reciprocamente nella lotta contro il traffico illecito;
- c) Collaborano strettamente tra loro e le organizzazioni internazionali competenti di cui fanno parte per condurre una lotta coordinata contro il traffico illecito;
- d) Vegliano affinché la cooperazione internazionale dei servizi competenti sia attuata con sistemi rapidi;
- e) Si assicurano che qualora vengano trasmessi da un Paese all'altro atti giudiziari per il perseguimento di un'azione giudiziaria, la trasmissione sia effettuata con mezzi rapidi all'indirizzo delle giurisdizioni designate dalle Parti; tale disposizione non pregiudica il diritto della Parti di richiedere che gli atti di cui sopra vengano loro inviati per via diplomatica.
- f) Forniscono all'Organo ed alla Commissione, se lo ritengono opportuno, per il tramite del Segretariato generale, oltre alle informazioni richieste in virtù dell'articolo 18, informazioni riguardanti le attività illecite accertate all'interno delle loro frontiere e relative in particolare alla coltivazione, produzione, fabbricazione, uso e traffico illeciti degli stupefacenti; e

g) Forniscono le informazioni di cui al paragrafo precedente, per quanto possibile nel modo e alle date fissate dall'Organo; da parte sua, su richiesta di una Parte, l'Organo può aiutarla a fornire informazioni e sostenere gli sforzi da essa intrapresi per ridurre le attività illecite in materia di stupefacenti all'interno delle proprie frontiere. »

27. Quanto agli articoli 108 e 110 della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare firmata a Montego Bay il 15 dicembre 1982, essi così dispongono :

« Articolo 108 : Traffico illecito di stupefacenti e sostanze psicotrope

1. Tutti gli Stati cooperano alla repressione del traffico illecito di stupefacenti e sostanze psicotrope commesso da navi in alto mare in violazione delle convenzioni internazionali.

2. Ogni Stato che abbia fondati motivi di ritenere che una nave che batte la sua bandiera sia implicata nel traffico illecito di stupefacenti o sostanze psicotrope, può richiedere la collaborazione di altri Stati per porvi fine. »

« Articolo 110 : Diritto di visita

1. Salvo il caso in cui gli atti di ingerenza derivino da poteri conferiti in virtù di trattati, una nave da guerra che incrocia una nave straniera in alto mare non avente diritto alla completa immunità secondo il disposto degli articoli 95 e 96, non può legittimamente abbordarla a meno che vi siano fondati motivi di sospettare che la nave:

- a) sia impegnata in atti di pirateria;
- b) sia impegnata nella tratta di schiavi;

c) sia impegnata in trasmissioni abusive e lo Stato di bandiera della nave da guerra goda dell'autorità di cui all'articolo 109;

d) sia priva di nazionalità; o

e) pur battendo bandiera straniera o rifiutando di issare la bandiera, abbia in realtà la stessa nazionalità della nave da guerra.

2. Nei casi di cui al paragrafo 1, la nave da guerra può procedere agli accertamenti necessari per verificare il diritto della nave di battere la propria bandiera. A tal fine può inviare alla nave sospettata una lancia al comando di un ufficiale. Se dopo il controllo dei documenti i sospetti permangono, si può procedere con ulteriori indagini bordo che saranno svolte con ogni possibile riguardo.

3. Se i sospetti si mostrano infondati e purché la nave non abbia commesso alcun atto che li giustifichi, essa sarà risarcita di ogni danno o perdita che possa aver subito.

4. Tali disposizioni si applicano mutatis mutandis agli aeromobili militari.

5. Tali disposizioni si applicano allo stesso modo ad altre navi o aeromobili autorizzati, che sia chiaramente contrassegnati e identificabili come navi o aeromobili che svolgono un pubblico servizio. »

## DIRITTO

### I. SULLA DEDOTTA VIOLAZIONE DELL'ARTICOLO 5 §§ 1 E 3 DELLA CONVENZIONE

28. I ricorrenti si ritengono vittime di una privazione arbitraria della libertà. Essi sottolineano prima di tutto che sono stati detenuti sul *Winner* per tredici giorni sotto la sorveglianza delle forze militari francesi senza che tale detenzione fosse stata controllata da un'autorità giudiziaria, e ne deducono che non sono stati « al più presto » tradotti dinanzi ad un'autorità giudiziaria come prescrive tale disposizione. Essi denunciano anche l'imprecisione dei documenti che fondano tale privazione di libertà. Essi invocano l'articolo 5 della Convenzione, i cui paragrafi 3 e 5 così dispongono :

« 1. Ogni persona ha diritto alla libertà e alla sicurezza. Nessuno può essere privato della libertà, se non nei seguenti casi e nei modi previsti dalla legge :

(...)

c) se è stato arrestato o detenuto per essere tradotto dinanzi all'autorità giudiziaria competente, quando vi sono motivi plausibili di sospettare che egli abbia commesso

un reato o vi sono motivi fondati di ritenere che sia necessario impedirgli di commettere un reato o di darsi alla fuga dopo averlo commesso ;

(...)

3. Ogni persona arrestata o detenuta, conformemente alle condizioni previste dal paragrafo 1.c del presente articolo, deve essere tradotta al più presto dinanzi ad un giudice o ad un altro magistrato autorizzato dalla legge ad esercitare funzioni giudiziarie e ha diritto di essere giudicata entro un termine ragionevole o di essere messa in libertà durante la procedura. La scarcerazione può essere subordinata a garanzie che assicurino la comparizione dell'interessato all'udienza.

(...)».

## **A. Argomenti delle parti**

### *1. Il Governo*

29. Il Governo sottolinea la necessità di tener conto, nell'analisi delle circostanze del caso di specie, degli imperativi della lotta contro il traffico illecito di stupefacenti e della responsabilità collettiva degli Stati in tale ambito. Esso aggiunge che è proprio per assumere la sua parte di tale responsabilità che la Francia è intervenuta nel caso di specie, mobilitando a sue spese per più giorni due navi della marina nazionale.

30. Alla luce di ciò, il Governo, ammette che a bordo del *Winner*, i ricorrenti erano privati della libertà ai sensi dell'articolo 5 della Convenzione, ciò per tredici giorni (dal 13 giugno 2002, data dell'intercettamento della nave, al 26 giugno 2002, data del suo arrivo al porto di Brest). Tuttavia, egli considera che tale privazione della libertà era conforme alle esigenze del detto articolo, sottolineando prima di tutto che essa ha avuto luogo « nei modi di legge » come prescritto dal primo paragrafo di tale disposizione.

31. Al riguardo, il Governo fa riferimento a tre Convenzioni internazionali. In primo luogo : la Convenzione di Montego Bay sul diritto del mare del 15 dicembre 1982, il cui articolo 108 pone il principio di cooperazione tra gli Stati per la repressione del traffico illecito di stupefacenti al quale sono dedite, in violazione delle Convenzioni internazionali, delle imbarcazioni che navigano in alto mare, poiché esso prevede che uno Stato che ha fondati motivi di sospettare che una nave battente la sua bandiera sia dedita a tale traffico può domandare la cooperazione di altri Stati per porvi fine, ed il cui articolo 110 autorizza gli Stati ad ispezionare una nave in alto mare se hanno fondati motivi di sospettare che è senza nazionalità. In secondo luogo : la Convenzione sugli stupefacenti del 30 marzo 1961, ratificata dalla Francia e firmata dalla Cambogia, che dispone all'articolo 35 che gli Stati firmatari si forniscono

reciproca assistenza nella lotta al traffico illecito di stupefacenti. In terzo luogo : la Convenzione di Vienna del 19 dicembre 1988 contro il traffico illecito di stupefacenti e di sostanze psicotrope (non ratificata dalla Cambogia), che organizza e migliora la cooperazione cui accenna la Convenzione di Montego Bay. In particolare, quest'ultima prevede esplicitamente, quando vi è « fondato motivo di sospetto traffico illecito », la possibilità per uno Stato parte di formulare una domanda di intervento su una nave straniera alle autorità dello Stato del quale batte bandiera e, in caso di accordo, di visitare la detta nave e poi, in caso di reato, di prendere « tutte le misure adeguate nei confronti della nave, delle persone e del carico ».

32. Certamente, precisa il Governo, la Cambogia non ha ratificato la Convenzione di Vienna ; nulla tuttavia impediva alla Francia ed a quest'ultima di ispirarsi e di concludere, sul fondamento dell'articolo 108 della Convenzione di Montego Bay e della Convenzione del 30 marzo 1961, un accordo *ad hoc* con il quale le autorità cambogiane autorizzavano la Francia ad ispezionare il *Winner* ed a prendere misure privative della libertà. Secondo il Governo, le regole di diritto internazionale permettono ad uno Stato di esercitare momentaneamente la sua giurisdizione su di una nave che sottostà normalmente alla giurisdizione di un altro Stato dal momento in cui quest'ultimo lo autorizza, come è avvenuto nel caso di specie con « comunicato scritto ». Facendo riferimento alla giurisprudenza *Plateau continental de la mer Egée* della Corte internazionale di giustizia (sentenza *Grecia c. Turchia* del 19 dicembre 1978), esso sottolinea al riguardo che il formalismo non è determinante.

33. Il Governo si fonda inoltre sulla legge n. 94-589 del 15 luglio 1994 relativa alle modalità di esercizio da parte dello Stato dei suoi poteri di controllo in mare, il cui articolo 13 dispone che quando esistono ragionevoli motivi di sospettare che a bordo di una nave battente bandiera di uno Stato parte alla Convenzione di Vienna o – nel caso del *Winner* – non battente alcuna bandiera, si svolga il traffico di stupefacenti, e si trova al di là delle acque territoriali, i comandanti delle navi dello Stato incaricato della sorveglianza in mare, sono autorizzati ad eseguire o far eseguire le « misure di controllo e di coercizione » previste dal diritto internazionale e dalla presente legge. Infine, il Governo ricorda che l'articolo L. 1521-5 del codice militare, nella sua redazione ai sensi della legge n. 2005-371 del 22 aprile 2005, dispone oggi che « durante la navigazione che segue al dirottamento, i comandanti di bordo possono adottare le misure di coercizione necessarie ed adeguate al fine di assicurare la difesa della nave e del suo carico e la sicurezza delle persone che si trovano a bordo ».

34. Secondo il Governo, rinviando alle « misure di controllo e di coercizione previste dal diritto internazionale e dalla [legge del 15 luglio 1994] » ed alle « misure adeguate », le norme applicabili erano sufficientemente precise per fondare una privazione della libertà alle condizioni richieste dall'articolo 5 § 1 della Convenzione. Essendo dediti al

traffico illecito di stupefacenti in alto mare, i ricorrenti non potevano del resto non aspettarsi che la loro nave venisse intercettata dagli Stati che lottano contro tale flagello. A ciò si aggiungerebbe il fatto che autorizzando la Francia a procedere all' « intercettazione », al « controllo » ed alla « adozione dei procedimenti giudiziari » nei confronti del *Winner*, le autorità cambogiane avevano anche – come conseguenza necessaria – autorizzato il dirottamento della nave verso la Francia e la privazione della libertà del suo equipaggio.

35. In seguito, rinviando alla decisione *Rigopoulos c. Spagna* del 12 gennaio 1999 (n. 37388/97, *Raccolta di sentenze e decisioni* 1999-II), il Governo sostiene che, considerate le circostanze eccezionali del caso di specie, si deve ritenere che i ricorrenti sono stati « immediatamente tradotti dinanzi ad un giudice o un altro magistrato abilitato dalla legge ad esercitare funzioni giudiziarie », come disposto dall'articolo 5 § 3 della Convenzione.

36. Secondo esso, la privazione della libertà subita a bordo del *Winner* non è durata che per il tempo strettamente necessario al dirottamento della nave verso un porto francese : come nel caso *Rigopoulos*, le autorità si trovavano nell'impossibilità materiale di condurre fisicamente i ricorrenti dinanzi ad un giudice in un termine più breve, considerata la distanza da percorrere fino a Brest (3 500 km) ed il fatto che in ragione delle condizioni meteorologiche e del suo cattivo stato, il *Winner* non poteva avanzare che alla velocità di 5 nodi. Certamente, al contrario del caso *Rigopoulos*, non era stato preso in considerazione di adire il giudice della libertà e della detenzione per decidere sulla detenzione provvisoria dei ricorrenti, non potendo una tale decisione avvenire che dopo l'esame, il quale presuppone che il giudice istruttore abbia previamente ascoltato l'interessato o gli interessati. Tuttavia, sostiene il Governo, conformemente al diritto interno applicabile in caso di intercettazione in mare, da una parte, la privazione della libertà controversa si è svolta sotto il controllo di una « autorità giudiziaria », il procuratore della Repubblica, e, dall'altra, i ricorrenti hanno beneficiato delle garanzie proprie di tale specifico procedimento. Su quest'ultimo punto, il Governo specifica che, nell'ambito di tale procedura, non può essere effettuato alcun interrogatorio – « al fine di garantire ulteriori deposizioni nel processo » –, è esclusa l'ispezione personale, il procuratore della Repubblica è informato preliminarmente delle operazioni previste al fine della ricerca e della constatazione dei reati, e gli interessati ricevono copia dei processi-verbali di tali operazioni. Nel caso di specie, sottolinea il Governo, la procura di Brest è stata costantemente tenuta informata dal 7 giugno 2002, ed essa stessa ha autorizzato i sequestri e le perquisizioni e, il 24 giugno 2002, ha avviato un procedimento « al fine di verificare che tutti i diritti di difesa fossero esercitati all'interno di un processo » ; inoltre, dall'intercettazione, il capitano del *Winner* ha ricevuto copia dei processi-verbali redatti dalla marina nazionale ed è stato via via

informato di ogni operazione e per tutta la durata del loro svolgimento, sia l'ispezione che il sequestro si sono svolti in sua presenza.

37. Infine, il Governo afferma che al loro arrivo nel porto di Brest, il 24 giugno 2002, nel rispetto del codice di procedura penale, i membri dell'equipaggio sono stati sottoposti al fermo nell'ambito del procedimento giudiziario aperto contro X, per il capo di imputazione relativo alla legislazione sugli stupefacenti. Il Governo sottolinea che, dal loro arrivo, gli interessati sono stati consegnati agli ufficiali di polizia giudiziaria – che agivano per rogatoria – che hanno notificato loro lo stato di fermo ed i relativi diritti; i due giudici istruttori si sono mossi tra la ventiquattresima e la quarantottesima ora per notificare ad ognuno il prolungamento del fermo. Quanto al fermo stesso, considerando in particolare il numero dei ricorrenti e la necessità di ricorrere a degli interpreti per procedere al loro interrogatorio, sarebbe giustificato per tutta la sua durata a causa delle necessità dell'inchiesta.

38. In conclusione, il Governo richiede alla Corte di rigettare il ricorso per « mancanza di fondamento ».

## 2. I ricorrenti

39. I ricorrenti contestano la tesi del Governo secondo la quale la privazione della libertà che hanno subito a bordo del *Winner* era conforme ai « modi previsti dalla legge » ai sensi dell'articolo 5 § 1.

40. In primo luogo, secondo loro, tale privazione della libertà era sprovvista di base legale, che la si esamini sotto la lente del diritto internazionale o del diritto interno.

41. La Convenzione di Montego Bay sarebbe in effetti inapplicabile al caso di specie dal momento che, seppure il suo articolo 108 autorizza gli Stati che sospettano di traffico di stupefacenti una nave battente la loro bandiera a richiedere la cooperazione di altri Stati per porre fine al traffico, lo Stato richiedente non era la Cambogia ma la Francia. Dunque il semplice consenso dello Stato cambogiano non potrebbe essere assimilato ad una richiesta di cooperazione fatta alla Francia per ispezionare una nave battente bandiera cambogiana, il solo caso previsto all'articolo 108 della Convenzione di Montego Bay. Quanto alla Convenzione di Vienna del 20 dicembre 1988, essa non sarebbe opponibile alla Cambogia che non vi è parte, così che le navi battenti la bandiera di tale Stato non potrebbero essere abbordate in alto mare sul suo fondamento.

42. Trattandosi di un « preteso accordo bilaterale *ad hoc* » tra la Francia e la Cambogia, risulterebbe comunque sia dagli stessi documenti del Governo che esso poggiava semplicemente su una « domanda di intercettazione » e che le autorità cambogiane si sono limitate ad autorizzare « l'operazione di ispezione »; in altri termini, pur supponendo che tale preteso accordo abbia valore giuridico pur avendo a supporto un semplice accordo verbale – il quale per di più non era nel processo

nell'ambito del procedimento interno –, esso giustificerebbe l'ispezione del *Winner*, ma non la detenzione del suo equipaggio.

43. La legge n. 94-589 del 15 luglio 1994 sarebbe ugualmente inoperante dal momento che, se anche risulta dai suoi articoli 12 e 13 che i comandanti di bordo possono, al di fuori delle acque territoriali, in caso di sospetti di traffico di stupefacenti, eseguire o far eseguire « le misure di controllo e di coercizione previste dal diritto internazionale e dalla presente legge », ciò varrebbe solo per le navi battenti bandiera francese o di un altro Stato parte alla Convenzione di Vienna del 20 dicembre 1988, immatricolate in uno di tali Stati, o non battenti alcuna bandiera o senza nazionalità. Dunque, secondo i ricorrenti, il *Winner* non rientrava in nessuna di tali categorie. Al riguardo, essi sottolineano in modo particolare che il Governo si contraddice sostenendo, da un lato, che prima dell'intercettazione, egli ha sollecitato l'autorizzazione della Cambogia che considerava come lo Stato di bandiera e, dall'altro, che tale nave non batteva alcuna bandiera o era senza nazionalità. Secondo loro è evidente che al momento dell'intercettazione, le autorità francesi avevano identificato il *Winner*: non vi sarebbero mai stati dubbi né sulla natura della nave abbordata né sulla sua nazionalità.

44. La causa dei ricorrenti si distinguerebbe quindi dal citato caso *Rigopoulos*, che riguardava l'intercettazione da parte delle autorità spagnole di una nave panamense e l'adozione di misure coercitive ai riguardi dell'equipaggio, con la Spagna e Panama entrambi parti della Convenzione di Vienna e pertanto sottoposti al suo articolo 17.

45. In secondo luogo, in ogni caso, le disposizioni di diritto interno ed internazionale citate non sarebbero sufficientemente precise in merito alle misure privative della libertà suscettibili di essere prese per poter essere qualificate dalla legge ai sensi dell'articolo 5. I ricorrenti sottolineano al riguardo che l'articolo 13 della legge del 15 luglio 1994 si limita ad indicare che le autorità marittime sono abilitate ad eseguire e a fare eseguire « le misure di controllo e di coercizione previste dal diritto internazionale » e che la Convenzione di Vienna, al suo articolo 17.4 c), prevede semplicemente « l'adozione di misure adeguate nei confronti delle persone che si trovano a bordo ». La legge n. 2005-371 del 22 aprile 2005, che prevede esplicitamente la possibilità per i comandanti di adottare delle misure di coercizione, sarebbe una « ammissione implicita » dell'insufficienza dei testi anteriori su tale punto.

46. Nell'ambito dell'articolo 5 § 3, i ricorrenti pongono in evidenza il fatto che nel citato caso *Rigopoulos*, nel quale la Corte ha giudicato manifestamente infondata un'accusa simile alla loro, la misura privativa della libertà in causa era stata adottata da un « magistrato » come prescrive tale disposizione. Ciò non è avvenuto nel caso di specie. Infatti, a supporre per vero che il procuratore della Repubblica sia stato informato per tutta la durata del transito delle operazioni svoltesi a bordo del *Winner*, non si

tratterebbe in quel caso di un « magistrato autorizzato dalla legge ad esercitare funzioni giudiziarie » ai sensi dell'articolo 5 § 3. Su tale punto, facendo riferimento tra le altre alla sentenza *Huber c. Svizzera* del 23 ottobre 1990 (serie A n. 188), i ricorrenti sottolineano in particolare che manca al rappresentante del pubblico ministero francese l'indipendenza dall'esecutivo per poter essere così qualificato, essendo la procura francese sottoposta all'autorità del Governo, per mezzo della Cancelleria.

47. Inoltre, i ricorrenti specificano che, nel caso *Rigopoulos*, le autorità hanno fatto del proprio meglio per restare nell'ambito della procedura penale spagnola ; in particolare, la giurisdizione istruttoria si è curata di adottare nei tre giorni successivi all'intercettazione, una ordinanza che dichiarava che, la scadenza del termine legale di settantadue ore al trascorrere del quale una persona detenuta deve essere liberata o presentata dinanzi all'autorità giudiziaria incaricata, è opportuno regolarizzare la posizione dei membri dell'equipaggio privati della libertà e di piazzarli in detenzione provvisoria. Nulla impediva alle autorità francesi di fare lo stesso nel loro caso, contattando telefonicamente un giudice per ottenere il suo consenso in merito al mantenimento in detenzione a bordo del *Winner* dei membri dell'equipaggio e informando questi ultimi dei loro diritti e dei fatti di cui sono sospettati, e permettendogli di prendere contatto con un avvocato e di avvisare le loro famiglie. Per di più, sottolineano i ricorrenti, al loro arrivo a Brest, sono stati sottoposti allo stato di fermo dalle quarantotto alle settantadue ore, come se fossero appena stati arrestati, dal momento che erano già stati detenuti per tredici giorni a bordo. Essi hanno quindi dovuto attendere dai quindici ai sedici giorni prima di essere tradotti dinanzi ad un « magistrato autorizzato dalla legge ad esercitare funzioni giudiziarie ».

## **B. Valutazione della Corte**

### *1. Sulla ricevibilità*

48. La Corte constata che il ricorso non è manifestamente infondato ai sensi dell'articolo 35 § 3 della Convenzione. Rilevando inoltre che esso non presenta alcun altro motivo di irricevibilità, essa lo dichiara ricevibile.

### *2. Sul merito*

49. A titolo preliminare, la Corte sottolinea di non condividere il punto di vista del Governo secondo cui bisogna tenere in considerazione lo spirito poiché le misure prese dalle autorità giudiziarie francesi nei confronti del *Winner* e del suo equipaggio si iscrivevano nel quadro della partecipazione della Francia alla lotta contro il traffico internazionale di stupefacenti. Come essa ha indicato a più riprese, considerati i danni della droga, essa riconosce

in particolare che le autorità degli Stati parte diano prova di una grande fermezza nei confronti di coloro che contribuiscono alla propagazione di tale flagello. Tuttavia, per quanto legittima essa sia, una tale finalità non potrebbe giustificare ogni mezzo : i detti Stati sono tenuti a garantire ad ogni persona appartenente alla loro giurisdizione i diritti e le libertà garantiti dalla Convenzione ed i Protocolli addizionali che essi hanno ratificato, in ogni circostanza e nei soli limiti previsti da questi stessi testi. Vista l'« importanza primordiale » che riveste l'articolo 5 della Convenzione (*McKay c. Regno Unito* [GC], sentenza del 3 ottobre 2006, n. 543/03, CEDH 2006-X, § 30), essi devono essere particolarmente vigilanti al riguardo quando, come nel caso di specie, è in gioco una privazione della libertà ai sensi di tale disposizione.

50. Sottolineati tali aspetti, la Corte constata, da una parte, che nessuno contesta che tra il 13 giugno 2002 (data dell'intercettamento del *Winner*) ed il 26 giugno 2002 (data del suo arrivo al porto di Brest) il *Winner* ed il suo equipaggio erano sotto il controllo delle forze militari francesi, in maniera tale che, benché al di fuori del territorio francese, essi si trovavano sotto la giurisdizione della Francia ai sensi dell'articolo 1 della Convenzione. Essa rileva, d'altra parte, che le parti concordano nel considerare che per tutto il periodo a bordo del *Winner* – ed in seguito durante il loro fermo – i ricorrenti erano privati della libertà ai sensi dell'articolo 5 della Convenzione, « al fine di essere tradotti dinanzi all'autorità giudiziaria competente » (articolo 5 § 1 c)).

51. Tale è anche il punto di vista della Corte, che rinvia in particolare alla citata decisione *Rigopoulos*.

52. Le parti si oppongono invece alla questione di giudicare se la privazione della libertà subita dai ricorrenti a bordo del *Winner* è stata effettuata « nei modi previsti dalla legge » come prescritto dal paragrafo 1 dell'articolo 5 della Convenzione, e se, conformemente al paragrafo 3 dello stesso articolo, essi sono stati « al più presto tradotti dinanzi ad un giudice o un altro magistrato autorizzato dalla legge ad esercitare funzioni giudiziarie ».

**a. Sull'articolo 5 § 1**

53. La Corte ricorda che l'articolo 5 § 1 impone prima di tutto che ogni arresto o detenzione abbia una base legale nel diritto interno. Tali termini non si limitano a rinviare al diritto interno ; essi riguardano anche la qualità della « legge » ; essi esigono che sia compatibile con il principio della preminenza del diritto, nozione inerente all'insieme degli articoli della Convenzione. Per ricercare se una privazione della libertà abbia rispettato il « principio di legalità interno », spetta alla Corte valutare non soltanto la legislazione in vigore nel campo considerato, ma anche la qualità delle altre norme giuridiche applicabili agli interessati ivi comprese all'occorrenza quelle che hanno la loro fonte nel diritto internazionale. Una simile qualità

implica che le norme che autorizzano una privazione della libertà siano sufficientemente precise ed accessibili al fine di evitare ogni pericolo di arbitrio ; in ogni caso, esse devono offrire una protezione adeguata e la sicurezza giuridica necessarie per prevenire i danni dell'arbitrio del potere pubblico ai diritti garantiti dalla Convenzione (*Amuur c. Francia*, sentenza del 25 giugno 1996, *Raccolta di sentenze e decisioni* 1996-III, §§ 50 e 53).

54. La Corte constata che il diritto internazionale pone il principio della libertà di navigazione in alto mare, salvi i poteri di controllo e di coercizione delle navi da parte di coloro che appartengono allo Stato della loro bandiera. Le navi di Stati terzi possono tuttavia procedere a tali controlli, anche senza l'accordo preliminare dello Stato di bandiera, quando vi sono serie ragioni di sospettare che la nave sia dedita al trasporto di schiavi o alla pirateria, impegnata in trasmissioni radiofoniche abusive, sia senza nazionalità o abbia in realtà la stessa nazionalità della nave che procede al controllo nonostante batta bandiera straniera o rifiuti di issare la sua bandiera (vedi in particolare l'articolo 110 della Convenzione di Montego Bay, cit.), o anche quando dei trattati specifici lo prevedano. L'articolo 17 della Convenzione di Vienna contro il traffico illecito di stupefacenti e sostanze psicotrope (cit.), relativo al « traffico illecito via mare » prevede inoltre, al di là della cooperazione degli Stati parte per porre fine al traffico illecito (paragrafo 1), la possibilità per ogni Stato parte che ha « fondati motivi di sospettare » che una nave battente la bandiera o provvista di una immatricolazione di un altro Stato sia dedita ad un tale traffico, di notificarlo a tale Stato, di domandare conferma dell'immatricolazione e, se vi è conferma, di « richiedere l'autorizzazione di tale Stato per prendere le misure adeguate nei confronti di tale nave » (paragrafo 3). Il paragrafo 4 dell'articolo 17 precisa che lo Stato di bandiera può in particolare autorizzare lo Stato ricorrente a controllare e visitare la nave e, « se sono rinvenute prove della partecipazione ad un traffico illecito, [a] prendere le misure adeguate nei confronti della nave, delle persone che si trovano a bordo e del carico ».

55. In seguito, la legge del 15 luglio 1994 « relativa alle modalità di esercizio da parte dello Stato dei suoi poteri di controllo in mare », nella sua versione modificata dalla legge del 29 aprile 1996 « relativa al traffico di stupefacenti in alto mare e che ha portato all'adattamento della legislazione francese all'articolo 17 della Convenzione delle Nazioni Unite contro il traffico illecito di stupefacenti e sostanze psicotrope conclusa a Vienna il 20 dicembre 1988 », abilita i comandanti delle imbarcazioni dello Stato (in particolare) incaricato della sorveglianza in mare, quando esistono « fondati motivi di sospettare che si commetta un traffico di stupefacenti a bordo » di una nave che si trova al di là delle acque territoriali e battente bandiera francese o di uno Stato parte alla Convenzione di Vienna summenzionata, o regolarmente immatricolata in uno di tali Stati, ad eseguire o far eseguire, sotto l'autorità del prefetto marittimo, che ne dà avviso al procuratore della Repubblica, le « misure di controllo e di coercizione » previste dal diritto

internazionale e dalla detta legge. Quanto alle misure che possono essere prese « su domanda o con il consenso di uno Stato parte alla citata Convenzione [di] Vienna [del] 20 dicembre 1988 » in virtù di tale legge, l'articolo 14 menziona la « visita della nave », il « sequestro dei prodotti stupefacenti scoperti e degli oggetti o documenti che appaiano legati al traffico di stupefacenti » e l'apposizione su di essi dei sigilli, ed il « dirottamento della nave » in particolare « verso una posizione o un porto adeguati quando devono essere condotte a bordo delle investigazioni approfondite che non possono essere effettuate in mare ».

56. La Corte rileva che la sezione istruttoria della Corte d'Appello di Rennes ha ritenuto che, non essendo la Cambogia parte alla citata Convenzione di Vienna, le misure adottate nonostante il « tradizionale principio della « legge di bandiera » » dalle autorità francesi in alto mare contro il *Winner* ed il suo equipaggio non potevano avere fondamento legale nelle deroghe a tale principio previste all'articolo 17 § 3 di tale Convenzione. La sezione istruttoria ha tuttavia considerato che ciò non costituiva ostacolo a che le dette autorità « sollecitasse[ro] la cooperazione della Cambogia per ottenere da essa l'autorizzazione ad intercettare il *Winner* per porre fine al traffico di stupefacenti al quale tutto o parte del suo equipaggio era sospettato di essere dedito ». Secondo essa, tali misure erano fondate sulla base dell'articolo 108 della Convenzione di Montego Bay, che prevede che « tutti gli Stati cooperano alla repressione del traffico illecito di stupefacenti e di sostanze psicotrope al quale sono dedite, in violazione delle Convenzioni internazionali, le imbarcazioni che navigano in alto mare » e che « ogni Stato che abbia fondato motivi di pensare che una nave battente la propria bandiera sia dedita [a tale traffico può] può richiedere la cooperazione di altri Stati per porre fine a tale traffico », e « con riferimento » alla Convenzione unica sugli stupefacenti del 30 marzo 1961 (il cui articolo 35 pone il principio della reciproca assistenza tra le parti nella lotta contro il traffico illecito). Secondo la sezione istruttoria, le misure prese nel caso di specie nei confronti del *Winner* e del suo equipaggio trovavano di conseguenza il loro fondamento nel consenso « dato senza restrizioni né riserve » alle autorità francesi da parte del Governo cambogiano per « l'operazione di ispezione progettata con tutte le sue conseguenze », nel limite quanto meno del rispetto da parte sua delle regole di procedura previste dalla Convenzione di Vienna e dalla legge del 15 luglio 1994 relativa alle modalità di esercizio da parte dello Stato dei suoi poteri di controllo in mare « che, ai suoi articoli 12 e seguenti, definisce la competenza dei comandanti delle navi dello Stato e la ricerca, la constatazione, il procedimento ed il giudizio da parte delle giurisdizioni francesi dei reati costitutivi del traffico di stupefacenti commessi in mare ». La sezione istruttoria si è in tal modo convinta che « facendo uso della forza per ispezionare il *Winner* e adottando misure di controllo e coercizioni adeguate nei confronti dell'equipaggio consegnato nelle proprie cabine ed

all'assunzione della guida della nave», il comandante dell'avviso si era « strettamente tenuto » alle disposizioni di tale legge ed alle prescrizioni dell'articolo 17 § 4 della Convenzione di Vienna.

57. La Corte non è del tutto persuasa da tale tesi. In primo luogo, quando essa rinvia alle Convenzioni internazionali alle quali la Cambogia non è parte. In seguito, dal momento che essa si basa sulle disposizioni legislative che, all'epoca dei fatti, non prevedevano l'intervento extraterritoriale delle autorità francesi che – oltre sulle navi francesi – su « navi battenti bandiera di uno Stato parte alla Convenzione di Vienna del 20 dicembre 1988 [non ratificata dalla Cambogia, come indicato in precedenza] (...) o regolarmente immatricolate in uno di tali Stati, su domanda o con il consenso dello Stato della bandiera », e delle navi che non issano alcuna bandiera o senza nazionalità. Dunque è lecito dubitare che, nelle circostanze di specie, il *Winner* rientrava in più di una di tali categorie. La Corte rileva inoltre che, nella sua versione attuale (derivante dalla legge n. 2005-371 del 22 aprile 2005), la legge del 15 luglio 1994 disciplina più generalmente le « navi battenti bandiera di uno Stato che ha sollecitato l'intervento della Francia o accettato la sua richiesta di intervento » ; tale modifica tende ad indicare che il legislatore riteneva insufficiente la versione applicabile all'epoca dei fatti quando faceva riferimento ai soli Stati parti alla Convenzione di Vienna. La Corte constata anche, come i ricorrenti, che la tesi del Governo relativa all'applicabilità ed al rispetto nel caso di specie delle citate disposizioni legislative riposa su una contraddizione. Esso sostiene infatti a tal fine che al momento dell'intercettazione, il *Winner* non issava alcuna bandiera, mentre riferisce in altre circostanze che le autorità francesi si erano preliminarmente assicurate presso le autorità della Cambogia dell'immatricolazione della nave in tale Stato, e che risulta dalla sentenza della sezione istruttoria che esso era identificato come il *Winner* già prima dell'inizio delle operazioni.

58. Resta certamente la considerazione che le autorità francesi sono intervenute con il consenso preliminare della Cambogia, fatto attestato dall'accordo verbale del 7 giugno 2002 per mezzo del quale il Ministro degli affari esteri cambogiano dichiara di confermare formalmente che il suo Governo « autorizza le autorità francesi ad intercettare, controllare ed intraprendere dei procedimenti giudiziari » contro « la nave *Winner* ». La Corte è al riguardo pronta a seguire il ragionamento della sezione istruttoria quando esso porta a considerare che, visto l'articolo 108 della Convenzione di Montego Bay, l'intercettazione e l'assunzione del controllo del *Winner* da parte delle autorità francesi trovava fondamento giuridico in tale accordo. Per di più, considerando i termini dell'accordo verbale, essa dubita fortemente che si possa dedurre, come ha invece fatto la sezione istruttoria, che tale accordo copra non soltanto « la programmata ispezione » ma anche « ogni sua conseguenza », compresa la privazione della libertà per tredici giorni imposta ai membri dell'equipaggio a bordo della nave.

59. In altri termini, la Corte ritiene che non si possa dedurre direttamente da tale accordo che la detenzione controversa abbia una base legale ai sensi dell'articolo 5 § 1 della Convenzione.

60. È necessario inoltre constatare che la legge del 15 luglio 1994 non prevede, in particolare, una privazione della libertà del tipo e della durata di quella subita dai ricorrenti. I suoi articoli da 12 a 14 rinviano infatti all'adozione di « misure di controllo e di coercizione previste dal diritto internazionale e dalla presente legge » (articolo 13). Dunque, come indicato in precedenza, le misure previste dalla legge stessa si limitano alla identificazione e alla visita della nave, al sequestro e all'affissione dei sigilli sui prodotti stupefacenti scoperti a bordo, ed all'eventuale dirottamento della nave verso un porto o una posizione adatta quando non possono essere condotte investigazioni approfondite in alto mare (o verso un punto situato nelle acque internazionali quando lo Stato di bandiera ne fa espressamente domanda, al fine di assumere il comando della nave).

Per quanto riguarda il diritto internazionale, in primo luogo, l'articolo 17 della Convenzione di Vienna – al quale fa riferimento in tale contesto la sezione istruttoria – si limita in ogni caso a prevedere al suo paragrafo 3 l'adozione da parte dello Stato interveniente di « misure adeguate » nei confronti della nave in questione e, al suo paragrafo 4, a disporre l'ispezione e la visita della nave così come, « se sono scoperte prove di partecipazione al traffico illecito, misure adeguate nei confronti della nave, delle persone che si trovano a bordo e del carico » (articolo 17 § 4.c.). In secondo luogo, il Governo non fa riferimento ad alcuna disposizione di diritto internazionale più precisa al riguardo.

61. Inoltre, la Corte ritiene che le norme giuridiche su evocate non offrono una protezione adeguata contro gli attacchi arbitrari al diritto alla libertà. Infatti, nessuna di tali norme prevede espressamente la privazione della libertà dei membri dell'equipaggio della nave intercettata. Ne deriva che esse non precisano le condizioni della privazione della libertà a bordo, in particolare con riguardo alla possibilità per gli interessati di contattare un avvocato o i familiari. Inoltre, esse omettono di sottoporla al controllo di una autorità giudiziaria (vedi, *mutatis mutandis*, la sentenza *Amuur* cit., § 53). Certamente, come sottolinea il Governo, le misure prese in applicazione della legge del 15 luglio 1994 sono sottoposte al controllo del procuratore della Repubblica : egli ne è informato dal prefetto marittimo (articolo 13 della legge) ed è « informato preliminarmente con ogni mezzo delle operazioni previste al fine della ricerca e dell'accertamento dei reati » (articolo 16 della legge) ; inoltre, gli interessati ricevono copia dei processi-verbali che accertano le infrazioni (*ibidem*) e, secondo quanto dice il Governo, nessuno interrogatorio può essere condotto a bordo ed è esclusa l'ispezione corporale. È necessario tuttavia constatare che il procuratore della Repubblica non è una « autorità giudiziaria » nel senso in cui la giurisprudenza della Corte intende tale nozione : come sottolineato dai

ricorrenti, manca ad esso, in particolare, l'indipendenza nei confronti del potere esecutivo per poter essere così qualificato (vedi *Schiesser c. Svizzera*, sentenza del 4 dicembre 1979, serie A n. 34, §§ 29-30).

62. Di conseguenza, ed avuto riguardo in particolare del «rispetto scrupoloso della preminenza del diritto» che impone l'articolo 5 della Convenzione (vedi *McKay* cit., stessi riferimenti), non si potrebbe affermare che i ricorrenti siano stati privati della loro libertà «nei modi previsti dalla legge», ai sensi del paragrafo 1 di tale disposizione.

63. Pertanto, vi è stata violazione dell'articolo 5 § 1 della Convenzione.

**b. Sull'articolo 5 § 3**

64. Deve ugualmente essere esaminata la questione che pone sotto la luce dell'articolo 5 § 3 della Convenzione la durata della privazione della libertà subita dai ricorrenti: tredici giorni a bordo del *Winner* ai quali vanno aggiunti – secondo i casi – due o tre giorni di fermo a Brest. Su quest'ultimo punto, il Governo afferma che senza dubbio i due giudici istruttori si sono mossi tra la ventiquattresima e la quarantottesima ora per notificare a ciascun interessato il prolungamento del fermo. Tale tesi, a sostegno della quale il Governo non produce alcun elemento, non è tuttavia corroborata né dall'esposizione dei fatti figuranti nella sentenza della sezione istruttoria della Corte d'Appello di Rennes del 3 ottobre 2002 né da alcun passaggio del dossier. È ad ogni modo possibile ritenere che i ricorrenti siano stati tradotti dinanzi ad «un giudice o un altro magistrato autorizzato dalla legge ad esercitare funzioni giudiziarie» ai sensi dell'articolo 5 § 3 soltanto al momento della loro comparizione dinanzi al giudice delle libertà e della detenzione per il loro piazzamento in detenzione provvisoria (il 28 giugno 2008 per alcuni, il 29 per gli altri), ossia dopo quindici o sedici giorni dalla privazione della libertà.

65. Dunque, come sottolineato dalla Corte nella citata decisione *Rigopoulos*, un tale ritardo è in principio incompatibile con l'«esigenza di prontezza» che esprime l'espressione «al più presto tradotto» che si rinviene in tale disposizione. Solamente delle «circostanze del tutto eccezionali» potrebbero giustificarlo, essendo tuttavia inteso che nulla potrebbe dispensare gli Stati parti dall'obbligo di offrire in ogni circostanza alle persone che si trovano sotto la loro giurisdizione garanzie adeguate contro le privazioni arbitrarie della libertà.

66. Il caso *Rigopoulos* riguardava l'intercettazione in alto mare da parte della polizia doganale spagnola di una nave battente bandiera panamense e che trasportava cocaina, e la detenzione del suo equipaggio – tra cui il ricorrente, suo capitano – per sedici giorni, il tempo del suo convogliamento verso un porto spagnolo. La Corte ha concluso per la manifesta infondatezza dell'accusa mossa sulla base dell'articolo 5 § 3, motivando che «tenuto conto delle circostanze del tutto eccezionali del (...) caso, non si potrebbe concludere che il termine trascorso tra il momento della sottoposizione a

detenzione del ricorrente e quello della sua presentazione dinanzi al giudice istruttore abbia ecceduto la prontezza richiesta al paragrafo 3 [dell']articolo [5] ». Essa ha rilevato in tali circostanze che la distanza da percorrere era « considerevole » (la nave si trovava a 5 500 km dal territorio spagnolo al momento del suo intercettamento) e un ritardo di quarantatre ore, provocato dai tentativi di resistenza da parte dei membri dell'equipaggio, non « potrebbe essere imputato alle autorità spagnole » ; essa ne ha dedotto che vi era « una impossibilità materiale di condurre fisicamente il ricorrente dinanzi al giudice istruttore in un termine più breve ». Essa ha inoltre tenuto in considerazione il fatto che al suo arrivo sul suolo spagnolo, il ricorrente era stato immediatamente trasferito a Madrid via aereo e, all'indomani, tradotto dinanzi all'autorità giudiziaria. Infine, essa ha giudicato « poco realista » la possibilità evocata dal ricorrente che, piuttosto che essere convogliata verso la Spagna, la nave fu dirottata verso l'isola britannica dell'Ascensione, che si trova all'incirca a 1 600 km dal luogo dell'intercettamento.

67. Al momento del suo intercettamento, anche il *Winner* si trovava in alto mare, lontano dalle coste francesi, ad una distanza molto simile a quella di cui si discuteva nel caso *Rigopoulos*, e nessun elemento indica che il suo viaggio verso la Francia sia durato più del necessario. Inoltre, i ricorrenti non sostengono che bisognava considerare la possibilità di tradurli dinanzi alle autorità di uno Stato più vicino della Francia, dove avrebbero potuto essere tradotti rapidamente dinanzi ad un'autorità giudiziaria. Il presente caso si avvicina quindi molto a quello *Rigopoulos* : vi era allo stesso modo una impossibilità materiale di condurre « fisicamente » i ricorrenti dinanzi ad una tale autorità in un termine più breve.

68. Se è vero che il presente caso si distingue per il fatto che al loro arrivo a Brest, dopo tredici giorni di detenzione in mare, i ricorrenti sono stati sottoposti allo stato di fermo alcuni per due giorni, altri per tre, prima di essere tradotti dinanzi ad un « giudice o un altro magistrato autorizzato dalla legge ad esercitare funzioni giudiziarie » ai sensi dell'articolo 5 § 3 della Convenzione, la durata complessiva della privazione della libertà che essi hanno subito resta comparabile a quella che denunciava il ricorrente *Rigopoulos*. Inoltre, la Corte giudica ragionevole la tesi del Governo secondo la quale il fermo e la sua durata si spiegano per le necessità dell'inchiesta, avuto riguardo del numero dei ricorrenti e dell'obbligo di ricorrere ad interpreti per procedere al loro interrogatorio. Resta certamente il fatto che la detenzione imposta ai ricorrenti a bordo del *Winner* non è avvenuta sotto la supervisione di una « autorità giudiziaria » ai sensi dell'articolo 5 (non rivestendo il procuratore della Repubblica tale qualità ; paragrafo 61 più sopra), dal momento che la privazione della libertà subita da *Rigopoulos* era « intervenuta su ordine e sotto lo stretto controllo » del tribunale centrale di istruzione di Madrid : al contrario di quest'ultimo, essi non hanno beneficiato della protezione contro l'arbitrio che offre un

inquadramento di tale natura. Tale elemento, che la Corte ha debitamente esaminato alla luce del primo paragrafo dell'articolo 5, non pone tuttavia il problema che la durata della privazione della libertà subita dai ricorrenti è giustificata dalle « circostanze del tutto eccezionali » suesposte, in particolare per l'inevitabile ritardo per il convogliamento del *Winner* verso la Francia.

69. Pertanto, non vi è stata violazione dell'articolo 5 § 3 della Convenzione.

## II. SULL'APPLICAZIONE DELL'ARTICOLO 41 DELLA CONVENZIONE

70. Ai sensi dell'articolo 41 della Convenzione,

«Se la Corte dichiara che vi è stata violazione della Convenzione o dei suoi protocolli e se il diritto interno dell'Alta Parte contraente non permette se non in modo imperfetto di rimuovere le conseguenze di tale violazione, la Corte accorda, se del caso, un'equa soddisfazione alla parte lesa. »

### A. Danno

71. I ricorrenti reclamano ciascuno 10 000 euro (EUR) a titolo di danno morale.

72. Il Governo considera tali domande « eccessive, non giustificate e sprovviste di ogni nesso di causalità con le accuse sollevate ».

73. La Corte considera che i ricorrenti hanno subito un certo danno morale, ma ritiene che la constatazione della violazione alla quale essa perviene costituisce essa stessa un'equa soddisfazione sufficiente.

### B. Spese e costi

74. I ricorrenti richiedono 5 000 EUR per le loro spese ed i costi dinanzi alla Corte. Essi producono una nota spese per le competenze maturate che ammontano a tale somma, redatta il 25 settembre 2006 dal loro avvocato.

75. Il Governo invita la Corte a rigettare le pretese dei ricorrenti.

76. La Corte constata innanzitutto che i ricorrenti hanno prodotto un documento pertinente a fondamento della loro domanda. Stimando in seguito che la somma richiesta non è eccessiva, essa statuisce e riconosce 5 000 EUR ai ricorrenti complessivamente per spese e costi.

### C. Interessi moratori

77. La Corte giudica appropriato calcolare il tasso degli interessi di mora sul tasso marginale di interesse della Banca centrale europea maggiorato di tre punti percentuali.

#### PER QUESTI MOTIVI, LA CORTE

1. *Dichiara*, all'unanimità, il ricorso ricevibile ;
2. *Ritiene*, all'unanimità, che vi è stata violazione dell'articolo 5 § 1 della Convenzione ;
3. *Ritiene*, per quattro voti contro tre, che non vi è stata violazione dell'articolo 5 § 3 della Convenzione ;
4. *Ritiene*, all'unanimità, che la constatazione della violazione dell'articolo 5 § 1 fornisce da sé un'equa soddisfazione sufficiente per il danno morale subito dai ricorrenti ;
5. *Ritiene*, all'unanimità,
  - a) che lo Stato difensore debba versare congiuntamente ai ricorrenti, entro tre mesi partire dal giorno in cui la sentenza sarà divenuta definitiva conformemente all'articolo 44 § 2 della Convenzione, 5 000 EUR (cinquemila euro), oltre ogni importo che possa essere dovuto dal ricorrente a titolo di imposta su quest'ultima somma;
  - b) che a partire dallo spirare del detto termine e sino al versamento, tale importo sarà maggiorato di un interesse semplice ad un tasso pari a quello marginale della Banca centrale europea applicabile durante tale periodo, aumentato di tre punti percentuali ;
6. *Rigetta*, all'unanimità, per il resto la domanda di equa soddisfazione.

Redatta in Franciase, in seguito comunicata per iscritto il 10 luglio 2008 in applicazione dell'articolo 77 §§ 2 e 3 del regolamento.

Claudia Westerdiek  
Cancelliere

Peer Lorenzen  
Presidente

Alla presente sentenza si trova unita, conformemente agli articoli 45 § 2 della Convenzione e 74 § 2 del regolamento, l'esposizione dell'opinione parzialmente dissenziente del giudice Berro-Lefèvre, alla quale aderiscono i giudici Lorenzen e Lazarova Trajkovska.

P.L.  
C.W.

**OPINIONE PARZIALMENTE DISSENZIENTE DEL GIUDICE  
JUGE BERRO-LEFÈVRE, ALLA QUALE ADERISCONO I GIUDICI  
LORENZEN E LAZAROVA TRAJKOVSKA**

Non condivido il giudizio della maggioranza secondo cui non vi è, nel caso di specie, violazione dell'articolo 5 § 3 della Convenzione, in una situazione in cui non è contestato che la detenzione dei ricorrenti è durata tredici giorni a bordo del *Winner*, ai quali si aggiungono, a seconda dei casi, due o tre giorni di fermo a Brest.

Nel caso *Rigopoulos*, la Corte ha concluso per la manifesta infondatezza dell'accusa formulata ai sensi del l'articolo 5 § 3, tenendo in considerazione le circostanze del tutto eccezionali del caso, e l'impossibilità materiale di condurre fisicamente il ricorrente dinanzi al giudice istruttore in un termine più breve.

Al momento del suo intercettamento, anche il *Winner* si trovava molto lontano dalle coste francesi, e nessun elemento indica che il suo convogliamento abbia richiesto più tempo del necessario. Anche in tale caso vi era l'impossibilità materiale di tradurre fisicamente i ricorrenti dinanzi ad una autorità giudiziaria in un tempo più breve.

D'altra parte, ciò che distingue il caso di specie dal caso *Rigopoulos*, è che al loro arrivo a Brest, dopo tredici giorni di detenzione in mare, i ricorrenti sono stati sottoposti al fermo alcuni per due giorni, altri per tre, prima di essere tradotti dinanzi ad un giudice o un magistrato autorizzato dalla legge ad esercitare funzioni giudiziarie, sono stati esaminati e sottoposti alla detenzione provvisoria. Tale misura è stata applicata a tutto l'equipaggio, qualunque fosse il grado di implicazione dei ricorrenti nel sostenuto traffico, e rilevo inoltre che alcuni di loro sono stati assolti dalla Corte d'Assise speciale di Ille-e-Vilaine.

Non riscontro valide motivazioni, e le argomentazioni del Governo sul punto non mi hanno convinto, sul fatto che i ricorrenti non siano, dal loro arrivo a Brest, stati esaminati e tradotti dinanzi al giudice della detenzione e delle libertà, anche perché l'operazione di intercettamento era pianificata da più settimane, l'istruzione era stata aperta e i giudici istruttori designati dal 24 giugno 2002.

Considerati i tredici giorni di privazione della libertà già subiti dai ricorrenti a bordo del *Winner*, ritengo che i due o tre giorni di fermo supplementari cui sono stati sottoposti mal si conciliano con l'esigenza di prontezza espressa nell'espressione « tradotti al più presto ». Quindi, l'esigenza di prontezza, in particolare, protegge gli imputati da una detenzione prolungata nelle mani delle autorità di polizia o amministrative.

Il caso di specie si distingue ancor più del caso *Rigopoulos* per il fatto che la detenzione imposta ai ricorrenti non è avvenuta sotto la supervisione

di un « giudice o un altro magistrato autorizzato dalla legge ad esercitare funzioni giudiziarie », ma dal procuratore della Repubblica, il quale, come sottolinea la sentenza nella parte relativa all'articolo 5 § 1 (paragrafo 61), non possiede tale qualità ai sensi della giurisprudenza della Corte (sentenze *Schiesser c. Svizzera*, del 4 dicembre 1979, serie A n. 34, §§ 29-30, e *Huber c. Svizzera*, del 23 ottobre 1990, serie A n. 188), poiché la privazione della libertà subita da Rigopoulos è avvenuta sotto lo stretto controllo del tribunale centrale di istruzione di Madrid – giurisdizione istruttoria specializzata, indipendente dall'esecutivo.

Rigopoulos è stato immediatamente e con ordinanza motivata sottoposto alla detenzione provvisoria durante il dirottamento della nave, allo spirare delle prime settantadue ore di detenzione, essendovi in tal modo stato nel suo caso un controllo giurisdizionale della privazione della libertà al termine del periodo legale di fermo.

Quindi, al contrario di quest'ultimo, l'equipaggio del *Winner* non ha beneficiato di protezione contro l'arbitrio, offerta invece da un inquadramento di quella specie. La sentenza rileva tale lacuna al paragrafo 68, ma non ne deriva alcuna conseguenza in merito all'articolo 5 § 3, limitandosi a rinviare alle « circostanze eccezionali » del caso.

Sono consapevole del fatto che, trattandosi di traffico di stupefacenti, le autorità nazionali debbano dar prova di fermezza nei confronti di coloro che contribuiscono alla propagazione di tale flagello (vedi, ad esempio, le sentenze *Maslov c. Austria*, [GC], n. 1638/08, del 23 giugno 2008, § 80, *Dalia c. Francia*, del 19 febbraio 1998, Raccolta 1998-I § 54, e *Baghli c. Francia*, del 30 novembre 1999, n. 34374/97, CEDH 1999-VIII, § 48).

Tuttavia, come indicato a giusto titolo nel suo paragrafo 49, « un tale fine non potrebbe giustificare ogni mezzo ».

La Corte ha sempre ricordato l'importanza delle disposizioni dell'articolo 5 nel sistema della Convenzione : esse consacrano un diritto dell'uomo fondamentale, qual è la protezione dell'individuo dalle azioni arbitrarie dello Stato contro la sua libertà (vedi, in particolare, le sentenze *Saadi c. Regno Unito* [GC], del 29 gennaio 2008, n. 13229/03, CEDH 2008-..., § 63, *Winterwerp c. Paesi Bassi*, del 24 ottobre 1979, serie A n. 33, § 37 e *Brogan ed altri c. Regno Unito*, del 29 novembre 1988, serie A, n. 145-B, § 58).

La Francia non disponeva, nel caso di specie, di un quadro legislativo tale da offrire sufficienti garanzie contro le privazioni arbitrarie della libertà, e nessuna circostanza eccezionale ha giustificato, a mio parere, un termine di presentazione di quindici o sedici giorni dinanzi ad una autorità giudiziaria.

Pertanto, ritengo che vi sia stata violazione dell'articolo 5 § 3 della Convenzione.