

CONSIGLIO DEI DIRITTI UMANI DELLE NAZIONI UNITE

Rapporto della missione internazionale di accertamento dei fatti
incaricata di indagare sulle violazioni del diritto internazionale -
umanitario e dei diritti umani - prodotte dagli attacchi israeliani
contro la flottiglia di navi che portava assistenza umanitaria

Traduzione italiana

Titolo originale: Report of the international fact-finding mission to investigate violations of international law, including international humanitarian and human rights law, resulting from the Israeli attacks on the flotilla of ships carrying humanitarian assistance.

Traduzione dall'inglese: Pietro Stefano Beretta.

Traduzione non ufficiale di proprietà del traduttore, pubblicata sotto licenza Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 3.0 Unported (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0>).

Contatti: admin@rapportogoldstone.org

A Vik.

«Se ieri un gruppo armato di pirati somali avesse abbordato sei navi in alto mare, uccidendo almeno dieci passeggeri e ferendone molti altri, oggi una task force della NATO avrebbe fatto rotta verso le coste somale. Ma ciò che è accaduto ieri nelle acque internazionali al largo di Gaza è stata opera dei commando israeliani, non di pirati, e la NATO non manderà le sue navi da guerra in Israele. Forse dovrebbe farlo».

(The Guardian, Editoriale, 1 giugno 2010)

Indice dei contenuti

Presto un'armata più grande e potente farà rotta su Gaza - L'abisso si farà più profondo.....	vii
Nota di diritto.....	xi
Sommario.....	1
I. Introduzione.....	3
A. Mandato.....	3
B. Metodologia.....	7
II. Scenario.....	9
A. Contesto.....	9
1. Il blocco della Striscia di Gaza.....	9
2. La situazione umanitaria nella Striscia di Gaza.....	14
3. Informazioni sulle recenti ostilità.....	18
B. Diritto applicabile.....	18
1. Il diritto della guerra marittima e la questione del blocco.....	19
2. Diritto internazionale umanitario.....	24
3. Diritto internazionale dei diritti umani.....	26
III. Intercettazione della flottiglia da parte della marina israeliana e sue conseguenze.....	31
A. Organizzazione della flottiglia di Gaza e reazioni del governo di Israele.....	31
Descrizione materiale e conclusioni.....	31
B. Intercettazione della flottiglia di Gaza da parte della marina israeliana, 31 maggio 2010.....	40
1. Descrizione materiale e conclusioni.....	40

2. Analisi legale dell'uso della forza nell'intercettazione della flottiglia di Gaza.....	62
C. Detenzione dei passeggeri della flottiglia in Israele e loro deportazione.....	71
1. Descrizione materiale e conclusioni.....	71
2. Analisi legale del trattamento dei passeggeri in Israele.....	79
D. Confisca e restituzione della proprietà da parte delle autorità israeliane	85
1. Descrizione materiale e conclusioni.....	85
2. Analisi legale della negazione del diritto di proprietà e della libertà di espressione	89
E. Conseguenze per i cittadini israeliani che hanno partecipato alla flottiglia	91
Descrizione materiale e conclusioni	91
IV. Responsabilità e rimedio effettivo.....	93
V. Conclusioni.....	95
Allegati.....	101
I. Termini di riferimento della Missione di accertamento dei fatti	101
II. Corrispondenza	105
III. Navi della flottiglia	113

Presto un'armata più grande e potente farà rotta su Gaza - L'abisso si farà più profondo

di Henning Mankell

Scrittore svedese, noto principalmente per i suoi romanzi polizieschi che hanno come protagonista il personaggio di Kurt Wallander, commissario della polizia di Ystad. Con il primo libro del commissario Wallander (Assassino senza volto) ha vinto il premio Glasnyckeln dedicato ai migliori romanzi gialli dei paesi scandinavi. Filopalestinese e attivista per i diritti umani, era a bordo della Freedom Flotilla nel 2010.

Spero che oggi, lunedì 27 settembre 2010, le condizioni del tempo a sud di Cipro non siano troppo burrascose. Da quelle parti, in qualche punto delle acque internazionali, un catamarano sta navigando in direzione delle coste israeliane. Per essere più precisi, il catamarano è diretto alla Striscia di Gaza, la parte di territorio palestinese sottoposta al blocco israeliano.

A bordo dell'imbarcazione si trovano ebrei impegnati contro il blocco, che si battono per una soluzione pacifica del problema. Ora, so bene che molti israeliani diranno che si tratta di «ebrei che odiano se stessi» e che non sanno ciò che è bene per loro. Io sono invece convinto che siano abbastanza intelligenti per capire che ciò che fanno è necessario per evitare un nuovo bagno di sangue.

Quattro mesi fa mi trovavo anch'io in quelle acque. Ero un passeggero del bastimento greco-svedese *Sofia*, il cui nome fu successivamente modificato in *Eleftheri Mesorgeios*. La nave era a malapena in condizioni di tenere il mare. Io e gli altri passeggeri facevamo parte della prima flottiglia che, con mezzi pacifici, cercava di rompere l'assedio illegale e disumano che tiene prigionieri i

palestinesi di Gaza. A bordo avevamo di tutto: impianti di desalinizzazione, medicine ecc. Tutto, a parte le armi. Non starò a ripetere ciò che accadde in quella notte di fine maggio. L'opinione pubblica mondiale lo ha già appreso: in acque internazionali, ben lontano dalla costa israeliana, l'esercito di Israele sferrò un attacco violento e indiscriminato, con elicotteri da combattimento, marina da guerra e plotoni d'assalto. La verità su ciò che è accaduto è irrefutabile: se gli israeliani avessero voluto solo fermare la flottiglia, avrebbero potuto facilmente gettare delle catene attorno al timone e all'elica, e le navi sarebbero state costrette ad arrestarsi. Punto. Fine della storia. Ma Israele aveva deciso di attaccare in modo violento. Dire poi che i soldati siano stati costretti a difendersi è semplicemente ridicolo. Chi ha attaccato chi? Chi è stato abbordato mentre navigava pacificamente in acque internazionali? La risposta è fin troppo ovvia. Nemmeno gli stessi israeliani hanno avuto la forza e la costanza di tenere in piedi la barzioletta dell'autodifesa. Specialmente adesso, dopo che il rapporto ufficiale qui presentato ha parlato di «livelli di violenza incredibili e al di fuori di ogni necessità» e di «inaccettabile... brutalità». È raro trovare simili connotazioni in un rapporto delle Nazioni Unite.

In quella notte sono stati uccisi nove uomini. Israele ha scelto una strategia completamente folle. Cinica e idiota, per dirla senza mezzi termini. Le reazioni nel mondo sono state impressionanti e hanno costretto gli israeliani a correre ai ripari.

È tuttavia non è cambiato nulla, il blocco dura ancora. E le giustificazioni israeliane sono le stesse di prima: i razzi lanciati da Gaza sul territorio israeliano e il diritto all'autodifesa dello stato di Israele. In queste argomentazioni risiede la questione cruciale. Bisogna innanzitutto stabilire se sia possibile partire dalla questione dei razzi senza prima porsi qualche domanda. Che cosa è accaduto prima? Quali sono i precedenti? Quali eventi hanno accompagnato la proclamazione dello Stato di Israele nel 1948? Quali sono stati gli effetti delle espulsioni forzate? Perché non si racconta mai dei continui attacchi subiti dai palestinesi prima che i razzi incominciassero a colpire Israele da Gaza? Solo gli israeliano hanno diritto a difendersi - con i più moderni armamenti americani contro le armi primitive dei palestinesi? Quanti palestinesi sono stati uccisi dopo l'ultima guerra di Gaza? 1.400 persone. Quanti israeliani dai razzi lanciati da Gaza? Quattro persone.

Questa estate ho cercato di studiare la storia più a fondo di quanto non avessi fatto prima, per capire meglio. È stata una sorta di esame autocritico. Fino ad allora non ero ancora riuscito a consolidare in modo inoppugnabile le mie argomentazioni contro quella che ritengo essere l'irresponsabile giustificazione israeliana del blocco di Gaza. Ora sono in grado di farlo, e aggiungo: oggi scade il periodo di congelamento degli insediamenti ebrei in Cisgiordania. Ci sono stati senza dubbio sforzi da parte palestinese e americana per prolungare questa tregua, ma non sono serviti. Gli Stati Uniti lo sanno bene e a questo punto c'è da chiedersi se la cosa li interessi davvero. Se si prende questo punto come condizione di partenza di qualsiasi negoziato di pace, le trattative sono destinate a fallire fin dall'inizio. Perché? Perché si è voluto escludere Hamas dal tavolo dei negoziati, dimenticando che Hamas non è un'entità unitaria, ma al contrario una coalizione composta da diverse «frazioni», per dirla in gergo diplomatico. Certo, vi è anche un'ala estremista che vuole distruggere Israele, con la quale non si deve trattare. Ma all'interno di Hamas ci sono tante altre voci che vogliono il dialogo e sono pronte a confrontarsi. Escludendo queste voci si rinuncia al fondamento stesso su cui deve poggiare una trattativa. Questa per me è ipocrisia pura.

Che cosa accadrà allora? Per quanto mi riguarda, non vedo altro risultato possibile che un'ulteriore e più profonda divisione. E quindi anche un aumento dei livelli di violenza. Israele è inequivocabilmente l'occupante, e quindi anche l'aggressore. Ma la resistenza non si indebolirà. So che già ora si sta allestendo una nuova flottiglia, significativamente più grossa. Non c'è spazio per i compromessi quando si tratta di mettere fine una volta per tutte al blocco di Gaza (questo però non significa che ci si oppone a un controllo sugli armamenti, sono due questioni distinte).

Si tratta ora di capire quanto la popolazione e il governo israeliano sappiano essere lungimiranti. Se penso che sempre più israeliani mi annunciano la loro ribellione contro la «continua follia» del loro paese, credo che la pressione del pubblico israeliano contro l'oppressione palestinese è destinata a crescere. Certo, per il momento le destre sono forti in Israele, ma questo secondo me cambierà. La catastrofe finale è ancora lontana. C'è ancora tempo per trattare. Ma non è un tempo infinito.

Nota di diritto

di Norman Paech

Membro della Sinistra Parlamentare della Repubblica Federale Tedesca e Professore di Diritto Pubblico presso l'Università di Scienze Politiche ed Economiche (HWP) ad Amburgo, è membro del consiglio di consulenza dell'Associazione Internazionale di Avvocati contro gli Armamenti Nucleari (IALANA), dei Medici Internazionali per la Prevenzione della Guerra Nucleare (IPPNW) e Attac. È anche membro dell'Associazione Internazionale Democratica degli Avvocati (LADL) e della Auschwitz Komitee.

La commissione di inchiesta del Consiglio dei diritti umani delle Nazioni Unite ha lavorato in fretta. Il 2 giugno 2010, due giorni dopo l'attacco israeliano contro la flottiglia di Gaza, era già stata istituita. Il 22 settembre ha consegnato il suo rapporto, dopo avere ascoltato 112 testimoni a Ginevra, Londra, Istanbul e Amman, e raccolto tutti gli elementi di prova connessi. Il 27 dicembre il Consiglio dei diritti umani ha discusso il rapporto e lo ha approvato a larga maggioranza. L'astensione dei paesi europei è stata motivata dalla mancata collaborazione con la commissione istituita dal segretario generale delle Nazioni Unite Ban Ki Moon, ma non ha messo in questione i risultati chiarissimi dell'indagine. Risultati devastanti per il governo e l'esercito israeliano: il blocco della Striscia di Gaza, che colpendo collettivamente la popolazione civile ha provocato una crisi umanitaria, è illegale. A maggior motivo lo è stato l'abbordaggio della flottiglia Free Gaza in acque internazionali, e il suo conseguente sequestro in Israele. Infine, l'attacco militare contro la flottiglia e l'espugnazione della Mavi Marmara non poteva essere giustificato dal diritto all'autodifesa, come sempre sostenuto dal governo israeliano, ma al contrario si è trattato di un chiaro atto di aggressione contro i passeggeri, che avevano (loro sì) il diritto di difendersi.

La commissione ha innanzitutto condannato in modo categorico la violenza e la totale sproporzionalità dell'attacco israeliano e

riaffermato l'assoluto carattere pacifico e umanitario della flottiglia Free Gaza. A noi, che ci trovavamo a bordo della barca, è stato ripetutamente chiesto se non potevamo prevedere gli sviluppi e gli esiti dell'operazione militare, avendo gli israeliani condannato inequivocabilmente la missione come una provocazione e chiarito che avrebbero sbarrato la rotta per Gaza. Naturalmente la flottiglia non doveva soltanto portare beni di urgente necessità a Gaza, ma anche provocare Israele, gli USA e gli stati europei affinché mettessero fine al blocco disumano. Una provocazione di questo tipo è e rimane legittima, perché il diritto internazionale vieta questo tipo di blocco. Ma nessuno aveva immaginato una tale «sortita» da parte dell'esercito israeliano.

Il governo di Israele ha cercato di spiegare la catastrofe della Mavi Marmara, trasformata in una nuova *débaclé* per il suo esercito, in termini di inadeguatezze ed errori nella fase di pianificazione ed esecuzione dell'operazione. Tutto invece lascia pensare che si sia trattato di un'azione meticolosamente calcolata in stile «*shock and awe*», colpisci e terrorizza, con lo scopo di dare un messaggio esemplare: nessuno può andare a Gaza senza l'autorizzazione del governo israeliano, a qualsiasi costo - anche umano. Ciò è indicativo di alcuni aspetti problematici della politica israeliana, non facili da spiegare.

Come già nell'attacco contro la Striscia di Gaza dell'inverno 2008-2009, il governo israeliano non si fa evidentemente alcun problema a condurre le proprie operazioni militari completamente al di fuori del diritto internazionale, anzi contro di esso. La traballante giustificazione del diritto all'autodifesa è stata smascherata dallo stesso ministro della difesa Ehud Barack, quando ha ammesso che l'attacco contro Gaza era stato pianificato da tempo. I gravi crimini di guerra commessi contro la popolazione civile hanno mostrato l'«esercito più morale del mondo» impegnato una guerra sporca e vigliacca, in cui l'impiego senza scrupoli di armamenti, anche proibiti dal diritto internazionale, ha prodotto un massacro di civili innocenti. Sarebbe stato ingenuo aspettarsi che un esercito del genere agisse nel rispetto del diritto internazionale.

Con queste due operazioni militari è inoltre diventato evidente che il governo di Israele non si cura dei danni inferti alla sua reputazione internazionale, fintanto che almeno gli Stati Uniti lo sostengono.

Secondo un sondaggio mondiale commissionato dalla BBC, Israele, Iran e Pakistan sarebbero i paesi che esercitano l'influsso più negativo nel mondo. Persino la Corea del Nord ha ottenuto un giudizio migliore. Ma ciò di cui il governo dovrebbe preoccuparsi di più è il crescente coro di voci critiche negli USA, secondo cui il comportamento di Israele starebbe danneggiando gli interessi americani. Questo potrebbe molto presto causare una pericolosa erosione del sostegno di cui Israele gode oggi in America.

Infine, queste operazioni dimostrano che il governo non è in grado di concepire una coesistenza pacifica di due popoli in due stati sovrani. Oggi ebrei e palestinesi vivono forzatamente in un unico stato, che porta tutti i segni distintivi dell'apartheid. La violenza degli occupanti ha preso il posto del diritto e il terrore ha sostituito il dialogo. Non solo Avigdor Lieberman, ma anche diversi esponenti dell'esercito hanno spiegato che per certi conflitti non sarebbe possibile alcuna soluzione, e pertanto bisogna arrangiarsi. Questo significa che il futuro di uno stato del genere non si basa su un consenso nazionale, su un'uguaglianza sancita costituzionalmente e sul reciproco riconoscimento, ma sulla violenza, sull'oppressione, sul furto e, all'occorrenza, sulla guerra. Un terreno infernale sotto il quale si possono continuamente udire i brontolii di un'imminente eruzione.

Come ha risposto lo stato ebraico - così come ama definirsi - alla sfida della pace, se non con la violenza dei coloni e la guerra del suo esercito? Quando, nel 2006, Israele decise di mettere il blocco su Gaza, Dov Weinglass, confidente di Ariel Sharon e Ehud Olmert, disse: «Vogliamo mettere la popolazione a dieta, ma non devono morire di fame». Sebbene nessun mito biblico sostenga le ambizioni ebraiche su Gaza, il governo israeliano non ha mai abbandonato la sua pretesa di dominare la Striscia. Il ritiro ordinato da Sharon nel 2005 non si è tradotto in sovranità per la popolazione palestinese, ma ha anzi costituito il pegno per ulteriori annessioni di terra in Cisgiordania, nel cuore della Palestina. Israele ha saputo muoversi da virtuoso nell'indebolire la popolazione colonizzata, mentre i palestinesi non hanno né la forza né il sostegno degli stati arabi per reagire a questa sopraffazione. Corrotti da trattative infruttuose e messi l'uno contro l'altro con la divisione dei due territori, hanno perso quasi ogni sostegno politico per ottenere un proprio stato nei confini del 1967.

Solo i circoli sionisti radicali rivendicano apertamente che non cederanno mai i territori biblici della Giudea e Samaria, che oggi costituiscono la Cisgiordania. Il sionismo politico «si accontenta» di anettere i tre grossi blocchi di insediamenti e una «zona di sicurezza» nella valle del Giordano. Non bisogna essere grandi conoscitori della storia ebraica per sapere che il bisogno di sicurezza è la pietra angolare di ogni cittadinanza ebraica. Questo è vero anche se non si è convinti che oggi l'esistenza dello stato di Israele sia realmente minacciata dai suoi vicini ostili. La situazione è complessa. Il vero pericolo proviene in realtà da questo stesso bisogno di sicurezza, ad esempio dal modo in cui si cerca di soddisfarlo con la violenza, l'occupazione, il furto di terra e la guerra. I «colloqui di pace» oggi in corso dimostrano più di ogni altra cosa che il governo Netanyahu/Libermann considera ogni giorno speso in negoziati come un giorno sottratto al consolidamento dell'occupazione, attraverso la ripresa della costruzione degli insediamenti. Secondo i più recenti sondaggi, il 54% della popolazione li segue preferendo gli insediamenti ai negoziati. Questo è comprensibile se si considera che la popolazione israeliana vive costantemente in stato di emergenza. E così il desiderio di pace e tranquillità degenera in una ritirata nella violenza e nell'aggressione. La soluzione dei due stati, ufficialmente abbracciata dal governo, è minata e sconfessata dalla prosecuzione - a volte implicita, a volte sfacciata - dei furti di terra attraverso l'edificazione degli insediamenti in Cisgiordania e, al tempo stesso, dalla pulizia etnica a Gerusalemme Est.

«Di conseguenza non ci sarà alcuna soluzione dei due stati», scrive John J. Mearsheimer, e aggiunge: «Al contrario, Gaza e la Cisgiordania diventeranno parti del Grande Israele, che a sua volta sarà uno stato di apartheid sempre più simile al Sud Africa sotto la dominazione bianca. Gli israeliani e i loro sostenitori americani rifiutano questo paragone. Ma questo è il loro futuro, quando riusciranno a creare un Grande Israele in cui alla popolazione araba, che presto supererà demograficamente quella ebraica, saranno negati tutti i diritti politici. Due ex primi ministri - Ehud Olmert und Ehud Barak - lo hanno già riconosciuto. Olmert si è spinto a dire che, quando ciò accadrà, lo stato di Israele andrà in rovina. E ha ragione. Perché Israele non sarà in grado di sopravvivere come stato di apartheid. Come già accaduto al Sud Africa razzista, si trasformerà in uno stato democratico binazionale, la cui politica sarà dominata dai

palestinesi, più numerosi. Ma questo processo richiederà molti anni e nel frattempo Israele continuerà a opprimere i palestinesi. Tutto ciò sarà osservato e condannato da un numero crescente di uomini e governi di tutto il mondo. Israele distruggerà inconsapevolmente il proprio futuro di stato ebraico, con il tacito assenso degli Stati Uniti». E, aggiungiamo noi, dei governi europei.

La politica ufficiale è così fissata sulla soluzione dei due stati da non accorgersi che i suoi presupposti reali sono continuamente attaccati e spariscono a vista d'occhio. La violenza crescente in questa guerra civile permanente è diventata ormai endemica. Il terrore quotidiano disseminato dagli attacchi militari e dalle uccisioni mirate dell'esercito israeliano, così come dagli attentati suicidi e dai razzi palestinesi (sulla popolazione) caratterizza la triste normalità di questo conflitto senza fine. E la violenza genererà altre violenze sempre più gravi, come quella a cui noi abbiamo assistito sulla flottiglia Free Gaza, come nell'inverno 2008-2009 a Gaza o nel 2006 in Libano, o come quella che oggi si prepara contro l'Iran. Solo i cinici possono rassegnarsi a tutto questo, considerandolo come un'ipoteca sui propri progetti o sulle proprie idee. Se gli stati responsabili delle Nazioni Unite non si decideranno ad affrontare questa violenza, saranno inevitabilmente risucchiati essi stessi nella spirale della guerra - sempre che ciò non sia già previsto nei freddi calcoli della loro vecchia strategia di un «Grande Medio Oriente».

Sommario

Il presente rapporto è stato preparato dalla missione di accertamento dei fatti istituita dal Consiglio dei diritti umani con la risoluzione 14/1 del 2 giugno 2010, per indagare sulle violazioni del diritto internazionale - umanitario e dei diritti umani - prodotte dall'intercettazione della flottiglia umanitaria diretta a Gaza da parte delle forze armate israeliane il 31 maggio 2010, nel corso della quale sono state uccise nove persone e diverse altre ferite.

Nel rapporto sono illustrate le informazioni di contesto sull'intercettazione della flottiglia e le norme applicabili di diritto internazionale.

La missione di accertamento dei fatti ha ascoltato più di 100 testimoni a Ginevra, Londra, Istanbul e Amman. Sulla base di queste testimonianze e di altre informazioni ricevute la missione è stata in grado di ricostruire il quadro delle circostanze in cui è avvenuta l'intercettazione del 31 maggio 2010 e gli eventi che sono seguiti. Il rapporto presenta una descrizione materiale degli eventi che hanno condotto all'intercettazione, dell'intercettazione di ciascuna delle sei navi della flottiglia e di una settima imbarcazione successivamente intercettata il 6 giugno 2010, della morte di nove passeggeri, del ferimento di molti altri e della detenzione e deportazione dei passeggeri in Israele.

Il rapporto contiene un'analisi legale dei fatti ricostruiti dalla missione, nell'ottica di valutare se siano state commesse violazioni del diritto internazionale - umanitario e dei diritti umani.

La missione di accertamento dei fatti ha concluso che sono state commesse una serie di violazioni del diritto internazionale - umanitario e dei diritti umani - da parte delle forze armate israeliane durante l'intercettazione della flottiglia e la detenzione dei passeggeri in Israele prima della loro deportazione.

I. Introduzione

A. Mandato

1. Il 2 giugno 2010 il Consiglio dei diritti umani, con la risoluzione 14/1, ha deciso di «incaricare una missione internazionale e indipendente di accertamento dei fatti di indagare sulle violazioni del diritto internazionale - umanitario e dei diritti umani - prodotte dagli attacchi israeliani contro la flottiglia di navi che trasportavano assistenza umanitaria» a Gaza. La stessa risoluzione autorizzava il presidente del Consiglio a nominare i membri della missione e disponeva che la missione internazionale e indipendente di accertamento dei fatti (di seguito, la Missione) riferisse le proprie conclusioni alla quindicesima seduta del Consiglio.¹

2. Sette settimane dopo, il 23 luglio 2010, il presidente del Consiglio dei diritti umani nominava il giudice Karl T. Hudson-Phillips, Q.C. [consigliere della regina, n.d.t.], magistrato in congedo alla Corte penale internazionale e già procuratore generale di Trinidad e Tobago, come presidente a capo della Missione. Gli altri membri nominati erano Sir Desmond de Silva, Q.C., Regno Unito, ex procuratore capo della Corte speciale per la Sierra Leone sotto gli auspici delle Nazioni Unite, e Mary Shanthi Airiam, Malesia, membro fondatore del Consiglio direttivo di International Women's Rights Action Watch Asia Pacific e già membro del Comitato per l'eliminazione delle discriminazioni contro le donne.

3. Come è prassi, l'Alto commissariato delle Nazioni Unite per i diritti umani (OHCHR) ha istituito una segreteria di supporto alla Missione. Gli esperti sono stati inoltre assistiti da specialisti esterni in patologia forense, questioni militari, armi da fuoco, diritto marittimo e diritto internazionale umanitario.

¹ La risoluzione 14/1 è stata adottata con 32 voti favorevoli, 3 contrari e 9 astenuti.

4. La Missione ha ritenuto che il proprio compito fosse diretto a investigare sui fatti e sulle circostanze che hanno caratterizzato l'intercettazione di una flottiglia di navi dirette a Gaza da parte delle forze armate israeliane, e a determinare se in tale processo siano state commesse violazioni del diritto internazionale - umanitario e dei diritti umani.

5. Il Consiglio, nella sua risoluzione, stabiliva di incaricare una commissione affinché indagasse sulle «violazioni» del diritto internazionale - umanitario e dei diritti umani - prodotte dagli «attacchi» israeliani contro la flottiglia che portava assistenza umanitaria. Ciò sembrava implicare che vi erano state «violazioni» del diritto internazionale - umanitario e dei diritti umani - già prima di svolgere alcuna indagine. La risoluzione sembrava inoltre concludere che, di fatto, erano stati condotti attacchi israeliani contro la flottiglia, e che le navi portavano assistenza umanitaria.

6. La Missione non ha interpretato il proprio mandato nel senso di procedere sulla base di tali assunzioni. Essa non ha potuto formulare una posizione finché non è pervenuta alle proprie conclusioni materiali. Lo stesso può essere detto per quanto riguarda le azioni attribuite alle forze armate israeliane.

7. In generale non si è contestato che vi sia stata, da parte delle forze armate israeliane, un'intercettazione di una flottiglia di navi che portava carichi di natura umanitaria. Detto questo, la Missione ha ritenuto che il proprio mandato richiedesse di accertare la sequenza dei fatti e degli eventi nel loro svolgersi e di esaminarne le ragioni e le giustificazioni in punto di diritto, laddove esistenti.

8. La Missione si è riunita a Ginevra per avviare ufficialmente i propri lavori il 9 agosto 2010. Pochi giorni prima, il 2 agosto 2010, il segretario generale delle Nazioni Unite aveva annunciato l'istituzione di un Comitato di inchiesta sull'incidente della flottiglia del 31 maggio. Il segretario generale, senza indicare quale specifica area di indagine avrebbe dovuto coprire il Comitato, aveva espresso l'auspicio che lo stesso avrebbe «svolto il suo mandato basandosi sul discorso presidenziale presso il Consiglio di sicurezza».

9. Al Comitato di inchiesta è stato dato mandato di ricevere ed esaminare i rapporti delle indagini interne, nell'ottica di formulare raccomandazioni affinché simili incidenti non si ripetano in futuro.²

10. Israele e Turchia hanno entrambi annunciato l'avvio di inchieste interne, rispettivamente il 15 luglio e 10 agosto.

11. Nell'opinione della Missione, il compito del Comitato istituito dal segretario generale è ben diverso da quello della Missione, in quanto il suo fine ultimo è quello di «influenzare positivamente le relazioni tra Turchia e Israele, nonché la situazione generale nel vicino oriente».³

12. All'epoca della stesura di questo rapporto la Missione è stata informata del fatto che erano in corso le sedute dell'inchiesta israeliana presieduta dal giudice Turkel.⁴ La Missione è riuscita a procurarsi le trascrizioni di alcune deposizioni rese dai testimoni all'inchiesta. Sembra che le deposizioni siano state rese in parte in udienze chiuse, le cui trascrizioni non sono state messe a disposizione della Missione. Per quanto è a conoscenza della Missione, l'inchiesta annunciata dal governo turco ha prodotto un rapporto preliminare che è stato sottoposto all'attenzione del Comitato del segretario generale in data 1 settembre 2010.

13. La Missione ha ritenuto che il proprio mandato le imponesse di cercare di ottenere la collaborazione di uno spaccato più ampio possibile di portatori di interesse, e in particolare dei governi di Turchia e Israele. La Missione è stata notevolmente assistita dai colloqui che ha intrattenuto a Ginevra con i rappresentanti permanenti di Israele, Giordania, Turchia, Regno Unito e Stati Uniti d'America, nonché con la Missione dell'osservatore permanente della Palestina presso le Nazioni Unite.

14. La Missione desidera mettere agli atti il proprio apprezzamento per l'assistenza offerta dai governi di Turchia e Giordania nel

² Rassegna stampa quotidiana dell'Ufficio del portavoce del segretario generale, 2 agosto 2010. Su <http://www.un.org/News/briefings/docs/2010/db100802.doc.htm>.

³ Ibid.

⁴ Vedi Allegato II.

facilitarne le visite a Istanbul, Ankara e Amman, e per avere fornito informazioni utili - nel caso della Turchia a livello ufficiale.

15. La Missione desidera inoltre ringraziare l'Ufficio dei coordinatori residenti e il Programma per lo sviluppo delle Nazioni Unite (UNDP) ad Ankara e Amman per la collaborazione fornita. Deve essere in particolare menzionata la collaborazione prestata dall'Ufficio per il coordinamento degli affari umanitari nei territori occupati palestinesi (OCHA), dall'Agenzia delle Nazioni Unite per il soccorso e l'occupazione dei profughi palestinesi nel vicino oriente (UNRWA) e dall'Ufficio del coordinatore speciale per il processo di pace nel vicino oriente (UNSCO), che hanno riferito alla Missione sulla situazione nella Striscia di Gaza.

16. La Missione esprime profondo rammarico per il fatto che, nonostante un cordialissimo incontro tenutosi il 18 agosto 2010, il rappresentante permanente di Israele abbia ritenuto di scrivere, a conclusione dello stesso, che la posizione del suo governo era quella di non riconoscere la Missione e di non collaborare con essa. Nella speranza che tale posizione sarebbe mutata prima della conclusione dei suoi lavori, la Missione ha lasciato al rappresentante permanente un elenco di richieste di informazioni.⁵

17. Non avendo ricevuto comunicazioni dal rappresentante permanente di Israele, la Missione lo ha contattato per lettera in data 7 settembre 2010, rinnovando le sue richieste di informazioni. Il rappresentante permanente ha replicato per lettera in data 13 settembre 2010, chiedendo alla Missione di posticipare la consegna del rapporto al Consiglio, in quanto si sarebbe prima dovuto attendere il rapporto della commissione presieduta dal giudice Turkel in Israele e del comitato nominato dal segretario generale delle Nazioni Unite. La Missione ha risposto consigliando al rappresentante permanente di rivolgere tale richiesta al Consiglio. Purtroppo ad oggi non è stata fornita alla Missione alcuna informazione né da parte del governo di Israele né per conto di esso.

⁵ Ibid.

B. Metodologia

18. Dopo essere stata ufficialmente istituita, la Missione ha ridefinito i propri termini di riferimento in modo da far sì che il proprio approccio riflettesse la lettera del mandato. La Missione ha quindi fissato il proprio metodo di lavoro e i criteri di selezione dei testimoni che hanno preso parte alla flottiglia.

19. Diverse fonti di informazioni sono state messe a disposizione della Missione. Tra queste, deposizioni di testimoni oculari, rapporti forensi e interviste al personale medico e forense in Turchia, dichiarazioni scritte, filmati e altro materiale fotografico relativo all'incidente.

20. Nell'accertare i fatti che hanno caratterizzato l'intercettazione israeliana della flottiglia diretta a Gaza, la Missione ha dato particolare importanza alle prove dirette raccolte tramite l'interrogazione di testimoni oculari e membri dell'equipaggio, nonché alle prove forensi e ai colloqui con funzionari governativi. A causa del sequestro [da parte degli israeliani, n.d.t.] di macchine fotografiche, filmati a circuito chiuso e dispositivi per la memorizzazione di materiali multimediali digitali, e della successiva diffusione di una minima e selezionata parte di essi, la Missione è stata costretta ad accogliere con estrema cautela le versioni rilasciate dalle autorità israeliane, laddove tali versioni non coincidevano con le deposizioni rese dai testimoni apparsi di fronte ad essa.

21. Considerando la limitatezza del tempo e delle risorse a disposizione, la Missione si è recata a Istanbul, Ankara e Iskenderun in Turchia, Amman in Giordania e Londra in Inghilterra allo scopo di interrogare i testimoni, tenere incontri con i funzionari governativi e condurre un'ispezione della nave *Mavi Marmara*, nella quale il 31 maggio 2010 sono stati uccisi nove passeggeri. La Missione è riuscita a parlare con numerose persone in possesso di informazioni relative alle questioni sotto inchiesta. In totale sono stati interrogati 112 testimoni,⁶ sia da parte di tutti i membri della Missione riuniti insieme,

⁶ I testimoni sono stati interrogati a Londra, Ginevra, Istanbul e Amman. La Missione ringrazia l'Organizzazione marittima internazionale per avere fornito la sede degli interrogatori a Londra.

sia da suoi singoli membri. Sono state inoltre ricevute dichiarazioni scritte provenienti da diverse persone attraverso i rispettivi rappresentanti legali.

22. La Missione desidera mettere agli atti il proprio apprezzamento per l'assistenza fornita da diversi studi legali nel facilitare l'apparizione di fronte ad essa di persone coinvolte nell'incidente⁷ e da loro rappresentate.

23. Nell'opinione della Missione sono state raccolte deposizioni da un numero e da una gamma sufficienti di testimoni per consentirle di formarsi un quadro comprensivo degli eventi così come si sono svolti nella giornata del 31 maggio 2010. Oltre alle informazioni ricevute in modo diretto, la Missione ha preso in considerazione le informazioni provenienti da una varietà di altre fonti, previa verifica di attendibilità.

24. Nel valutare gli elementi di prova e le informazioni a sua disposizione, la Missione ha prestato particolare attenzione al contenuto delle deposizioni e all'atteggiamento delle persone apparse di fronte ad essa, per valutare se e in che misura l'informazione dovesse essere accettata. A tali deposizioni, laddove ritenute veritiere, è stato dato un maggior peso di necessità rispetto alle informazioni ricevute da altre fonti. Sono state inoltre prese in dovuta considerazione anche le informazioni basate su sentito dire, dando ad esse il giusto peso secondo le circostanze. Le decisioni sulle diverse questioni esaminate sono state assunte in base alla preponderanza e qualità delle prove in grado di soddisfare tutti i membri della Missione, tali da far sì che essi fossero certi delle loro conclusioni.

25. Nella preparazione del rapporto la Missione ha prima di tutto esaminato il contesto materiale in cui va inquadrato l'incidente ed è pervenuta alle proprie conclusioni sugli eventi, che sono espone in questo rapporto. La Missione ha espresso la propria opinione sui principi applicabili di diritto internazionale - umanitario e dei diritti umani - sulla base dei fatti accertati. Nell'analisi si è adottato un approccio segmentato.

⁷ La Missione è stata assistita da studi legali con sede a Londra, Istanbul e Atene.

II. Scenario

A. Contesto

1. Il blocco della Striscia di Gaza

Preesistenti limitazioni dell'accesso marittimo alla Striscia di Gaza

26. Israele ha esercitato un'occupazione militare completa sulla Striscia di Gaza dal giugno 1967 fino al primo «disimpegno» di alcune parti della Striscia a partire dal maggio 1994, nell'ambito del processo di pace. Una serie di accordi di pace, conclusi tra lo stato di Israele e l'Organizzazione per la Liberazione della Palestina nel periodo 1993-1995 con il supporto della comunità internazionale, avrebbero dovuto regolamentare il ritiro di Israele dalla Cisgiordania e dalla Striscia di Gaza fino al raggiungimento di un accordo sullo status finale, che avrebbe determinato l'istituzione di uno stato palestinese indipendente accanto a Israele. Questi accordi, a cui spesso si fa complessivamente riferimento come Accordi di Oslo, fornivano, tra le altre cose, la base per l'istituzione dell'Autorità e del Consiglio palestinesi e fissavano intese ad interim per la collaborazione sui temi della sicurezza tra le forze di polizia israeliana e palestinese, incluso il controllo dei confini, delle acque marittime e dello spazio aereo.

27. Negli Accordi di Oslo era stato concordato che le acque territoriali al largo di Gaza sarebbero state incluse nella giurisdizione territoriale dell'Autorità Palestinese.⁸ Tuttavia la sicurezza esterna della Striscia di Gaza era specificatamente esclusa dalla giurisdizione funzionale dell'Autorità Palestinese.⁹ La responsabilità per la

⁸ Art. 5, par. 1(a), Accordo Gaza-Gerico.

⁹ Art. 5, par. 1(b), Accordo Gaza-Gerico.

sicurezza esterna restava infatti in carico a Israele fino all'accordo sullo status finale.¹⁰ L'art. 8 dell'Accordo Gaza-Gerico afferma in modo specifico che: «Israele continuerà a farsi carico della responsabilità... della difesa contro le minacce esterne che provengono dal mare e dal cielo... e deterrà tutti i poteri per prendere le misure necessarie allo scopo di soddisfare tale responsabilità». Gli accordi sulla sicurezza e i meccanismi di coordinamento fissano tre zone di attività marittima: una zona centrale che si estende per venti miglia nautiche e due strisce d'acqua di un miglio nautico ciascuna alle estremità egiziana e israeliana della Striscia di Gaza, entrambe aree militari chiuse sotto il controllo israeliano. La zona centrale, sottoposta al controllo congiunto israeliano e palestinese, era definita come area aperta per le attività di pesca fino a un limite di venti miglia nautiche e, per la navigazione di diporto, fino a tre miglia nautiche. Le imbarcazioni straniere in accesso nella zona centrale non erano autorizzate a spingersi oltre venti miglia nautiche dalla costa, essendo ancora pendente l'accordo per la costruzione di un porto nautico a Gaza. Nonostante vi sia stata una crisi nella collaborazione per la sicurezza tra israeliani e palestinesi in Cisgiordania e nella Striscia di Gaza in seguito al fallimento dei negoziati di pace del 2002, diversi aspetti significativi degli Accordi di Oslo rimangono in vigore, comprese le clausole relative alle acque territoriali al largo di Gaza.

28. Durante gli anni novanta, nelle more dei negoziati di pace, le forze armate israeliane imposero "chiusure" periodiche di alcune aree palestinesi, generalmente in risposta agli attacchi suicidi all'interno di Israele. Queste chiusure avevano una durata nell'ordine di settimane o mesi. Nel periodo precedente i primi accordi di pace si è stimato che almeno 20.000 gazani lasciavano ogni giorno la Striscia per andare a lavorare in Israele e vi facevano ritorno la sera. Le chiusure esercitarono un impatto negativo sulle numerose famiglie che dipendevano dai salari guadagnati da questi lavoratori.

¹⁰ Art. 5, par. 3, Accordo Gaza-Gerico.

Restrizioni imposte a Gaza in seguito alla vittoria elettorale di Hamas

29. Dall'inizio della seconda intifada nel 2000 vi è stata una progressiva restrizione all'accesso dei pescatori di Gaza allo spazio marittimo. Secondo l'OCHA l'ultima espansione delle aree marittime ristrette può essere datata al tardo 2008, alla vigilia dell'offensiva «Piombo fuso».¹¹ Lungo gran parte della costa di Gaza le aree interdette hanno inizio a tre miglia nautiche dalla costa. In generale, l'OCHA afferma che ai palestinesi è interdetto l'accesso all'85 per cento delle aree marittime in cui avrebbero diritto di esercitare le loro attività, che i pescatori palestinesi che entrano nelle aree ristrette sono regolarmente esposti al fuoco di avvertimento delle forze navali israeliane e, in alcuni casi, presi direttamente di mira, e che le imbarcazioni da pesca sono spesso intercettate dai militari israeliani e confiscate.

30. In seguito alla vittoria elettorale di Hamas nelle elezioni legislative del febbraio 2006 incominciarono ad essere imposte sanzioni economiche e politiche contro la Striscia di Gaza, accompagnate dal ritiro delle risorse finanziarie da parte di alcuni paesi donatori. Dopo che Hamas ebbe preso il controllo della Striscia di Gaza, nel giugno 2007, Israele ne impose la chiusura. Nel settembre 2007 Israele dichiarò che la Striscia di Gaza era «territorio ostile» e che il movimento di merci in ingresso e in uscita da Gaza sarebbe stato limitato sia per ragioni di sicurezza sia per fare pressione sul governo di Hamas, «in quanto [questa politica è] parte delle operazioni di Israele contro i continui atti di terrorismo».¹² Dall'ottobre 2007 furono applicate restrizioni ancora più severe sui combustibili.

¹¹ United Nations Office for the Coordination Humanitarian Affairs, occupied Palestinian territory, *Between the Fence and a Hard Place* (agosto 2010).

¹² «Hamas è un'organizzazione terrorista che ha preso il controllo della Striscia di Gaza e la ha trasformata in territorio ostile. Questa organizzazione è impegnata in attività ostili contro lo stato di Israele e i suoi cittadini ed è responsabile di queste attività. Alla luce di ciò è stato deciso di adottare le raccomandazioni presentate dagli organi di sicurezza, tra le quali la prosecuzione delle operazioni militari e di contrasto al terrorismo contro le organizzazioni terroriste. Ulteriori sanzioni saranno imposte al regime di Hamas allo scopo di limitare il passaggio di diverse merci verso la Striscia di Gaza e ridurre le forniture di combustibile ed energia elettrica. Saranno imposte restrizioni anche al movimento delle persone da e verso Gaza. Le sanzioni saranno

31. In una petizione alla corte suprema di Israele¹³ è stata messa in discussione la legalità della decisione del governo di ridurre le forniture di energia elettrica e combustibile, in quanto i tagli violerebbero gli obblighi contenuti nella Quarta convenzione di Ginevra in tema di protezione dei civili. Nella sua risposta il procuratore di stato ha sostenuto, tra le altre cose, che danneggiare l'economia è un mezzo di guerra legittimo e un fattore da tenere in considerazione anche quando si tratta di autorizzare invii umanitari.¹⁴

32. Dalla metà del 2008, in risposta ai tentativi del Free Gaza Movement di accedere a Gaza via mare, il governo di Israele ha adottato una serie di misure inizialmente finalizzate a scoraggiare la navigazione verso l'area. Fu diramato un avviso ai naviganti¹⁵ in cui si avvertiva che tutte le imbarcazioni in entrata nella zona centrale dell'area marittima di Gaza sarebbero state «soggette a supervisione e ispezione». In seguito, nell'agosto 2008, fu diffuso un secondo avviso ai naviganti in cui si affermava che per 20 miglia al largo della costa della Striscia di Gaza si estendeva una zona di mare il cui accesso, in base agli accordi tra Israele e l'Autorità Palestinese, è interdetto ai natanti stranieri.¹⁶

Imposizione del blocco navale

33. Nella sua testimonianza resa alla Commissione Turkel, il capo di stato maggiore Gabi Ashkenazi ha riconosciuto che il «fenomeno

applicate in seguito a un'analisi legale che prenderà in considerazione sia gli aspetti umanitari applicabili alla Striscia di Gaza, sia l'intenzione di evitare una crisi umanitaria». Vedi <http://www.mfa.gov.il/MFA/Government/Communiques/2007/Security+Cabinet+declares+Gaza+hostile+territory+19-Sep-2007.htm>.

¹³ Corte suprema di Israele, caso HCJ 9132/07 - *Al Bassiouni vs. Primo Ministro*.

¹⁴ Sezione 4 della risposta dello Stato alla corte suprema di Israele nel caso HCJ 9132/07 - *Al Bassiouni vs. Primo Ministro*. Vedi <http://www.gisha.org/UserFiles/File/turkel\%2026-8-2010-3.pdf>.

¹⁵ Un avviso ai naviganti ha la funzione di informare i marinai su questioni importanti che riguardano la sicurezza della navigazione, quali ad esempio nuove informazioni di carattere idrografico, cambi di canali, ausili alla navigazione e altre informazioni di rilievo.

¹⁶ Avviso israeliano ai naviganti 6/2008.

delle flottiglie» rappresenta il motivo per cui era stata imposta la chiusura degli spazi marittimi a metà 2008, pur aggiungendo che ciò era stato fatto per motivi di sicurezza.¹⁷ Anche il procuratore capo generale militare, Avichai Mandelblit, ha affermato che il blocco navale è esclusivamente giustificato da motivi di sicurezza. I piani per un blocco navale totale erano stati inizialmente bocciati a livello politico per «motivi di legittimità» e per il rischio di ciò che Mandelblit definisce «severe critiche» a livello internazionale.¹⁸

34. Poco prima dell'avvio dell'operazione «Piombo Fuso», alla fine del 2008, la procura generale militare raccomandò al ministro della Difesa di dare inizio alla chiusura. Il ministro dispose pertanto l'imposizione di una chiusura marittima della Striscia di Gaza fino a diverso avviso.¹⁹ Il blocco navale della Striscia di Gaza fu stabilito da Israele il 3 gennaio 2009 e dichiarato dalla marina israeliana il 6 gennaio. La nota afferma che «l'area marittima di Gaza è chiusa a tutto il traffico marittimo ed è sottoposta a blocco da parte della marina israeliana fino a diverso avviso».²⁰ Questa nota è stata diffusa in un ulteriore avviso ai naviganti e attraverso altri canali. È stata inoltre pubblicizzata due volte al giorno sul sistema di trasmissione NAVTEX, che aggiorna regolarmente gli equipaggi in base alla loro localizzazione attraverso un servizio di stampa diretta.²¹ Il procuratore capo generale militare ha affermato che il blocco era

¹⁷ Depositione del capo di stato maggiore IDF Gabi Ashkenazi alla Commissione Turkel: Commissione pubblica per l'esame dell'incidente marittimo del 31 maggio 2010 (Sessione 4, 11 agosto 2010).

¹⁸ Depositione del procuratore capo generale militare IDF Avichai Mandelblit alla Commissione Turkel: Commissione pubblica per l'esame dell'incidente marittimo del 31 maggio 2010 (Sessione 4, 26 agosto 2010).

¹⁹ Depositione del capo di stato maggiore IDF Gabi Ashkenazi alla Commissione Turkel: Commissione pubblica per l'esame dell'incidente marittimo del 31 maggio 2010 (Sessione 4, 11 agosto 2010), pag. 18f.

²⁰ Nota 1/2009: *Blockade of the Gaza Strip*. Vedi il sito web del Ministero dei Trasporti e della Sicurezza stradale di Israele: http://info.mot.gov.il/EN/index.php?option=com_content&view=article&id=124:no12009&catid=17:noticetomariners&Itemid=12.

²¹ Depositione del capo di stato maggiore IDF Gabi Ashkenazi alla Commissione Turkel: Commissione pubblica per l'esame dell'incidente marittimo del 31 maggio 2010 (Sessione 4, 11 agosto 2010), pag. 18f.

stato approvato a livello ministeriale dal procuratore di stato, senza ricorrere al parere legale militare.²²

35. Alcuni alti ufficiali israeliani hanno affermato che il fondamento legale del blocco risiedeva 1) nel Manuale di San Remo, 2) nella Dichiarazione di Londra e 3) nel diritto consuetudinario²³ e nell'esistenza di un conflitto armato tra Hamas e Israele, che era proseguito dopo l'operazione «Piombo Fuso».²⁴

36. Il 28 maggio 2010 il comandante della marina israeliana firmò un'ordinanza militare di chiusura²⁵ in cui si proibiva agli individui di entrare in una specifica «area chiusa» designata come «Area B»²⁶ ma, secondo una testimonianza raccolta dalla Missione, essa non fu diffusa. L'ordinanza che annunciava il blocco fu citata dal rappresentante dello Stato in un'udienza sul prolungamento della detenzione di quattro cittadini arabi palestinesi di Israele, in quanto norma giuridica che regolava l'accesso delle forze armate israeliane in acque internazionali. La sua applicazione al fine di prolungare l'arresto dei quattro imputati si basava sull'argomentazione che tale norma era stata violata.

2. La situazione umanitaria nella Striscia di Gaza

37. La situazione umanitaria a Gaza in seguito all'imposizione del blocco a partire dal giugno 2007 è stata motivo di crescente preoccupazione nella comunità internazionale e nel Consiglio di sicurezza. Dopo l'incidente della flottiglia il Consiglio di sicurezza qualificò la situazione a Gaza come “insostenibile”, sottolineando l'importanza della piena applicazione delle risoluzioni 1850 (2008) e

²² Ibid. (Sessione 4, 26 agosto 2010), pagg. 41-43.

²³ Ibid., pag. 43.

²⁴ Ibid., p. 44-45.

²⁵ *Closure Order and Announcement of Dangerous Area in Sea 06-10, 2010 [Defense (Emergency) Regulations 1945]*.

²⁶ Estratto dall'udienza del primo giugno 2010 sulla detenzione di quattro cittadini arabi palestinesi di Israele apparsi di fronte al tribunale ordinario di Ashkelon (traduzione non ufficiale).

1860 (2009) nelle quali, tra l'altro, si esprimeva «grave preoccupazione [...] per la crisi umanitaria sempre più profonda a Gaza», si enfatizzava «la necessità di assicurare un flusso sostenuto e regolare di beni e persone attraverso i confini di Gaza» e si chiedeva la «fornitura e distribuzione di assistenza umanitaria in tutta Gaza, senza ostacoli, compresi cibo, combustibile e cure mediche». Nella dichiarazione presidenziale, il Consiglio di sicurezza reiterò la sua «grave preoccupazione per la situazione umanitaria a Gaza» e sottolineò «la necessità di un flusso sostenuto e regolare di beni e persone verso Gaza e di fornitura e distribuzione di assistenza umanitaria in tutta Gaza, senza ostacoli».²⁷ Inoltre, l'ambasciatore degli Stati Uniti presso le Nazioni Unite a Ginevra dichiarò: «continuiamo a credere che la situazione a Gaza sia insostenibile e che ciò non sia nell'interesse di nessuna delle parti in causa».²⁸

38. In una dichiarazione congiunta alle Nazioni Unite del 31 maggio [2010, n.d.t.], Robert Sherry, Coordinatore speciale delle Nazioni Unite per il vicino oriente, e Filippo Grandi, Commissario generale dell'Agenzia delle Nazioni Unite per il soccorso e l'occupazione (UNRWA), dichiararono che «queste tragedie sarebbero pienamente evitabili se Israele prestasse ascolto alle ripetute richieste della comunità internazionale di porre fine al blocco di Gaza, controproducente e inaccettabile». In una dichiarazione pubblica rilasciata il 14 giugno 2010, il Comitato internazionale della Croce Rossa (CICR) descriveva l'impatto del blocco sulla situazione di Gaza come «devastante» per il milione e mezzo di persone che ci vivono, sottolineando che «il blocco costituisce una punizione collettiva imposta in chiara violazione degli obblighi di Israele dettati dal diritto internazionale umanitario» e aggiungendo che l'unica soluzione sostenibile era la sua abolizione.

²⁷ S/PRST/2010/9. Nella risoluzione 1860 (2009) il Consiglio di Sicurezza esprimeva «grave preoccupazione... per la crisi sempre più profonda a Gaza» e sottolineava la «necessità di assicurare un flusso sostenuto e regolare di beni e persone attraverso i confini di Gaza». Chiedeva «la fornitura e la distribuzione senza ostacoli di assistenza umanitaria in tutta Gaza, compresi cibo, combustibile e cure mediche».

²⁸ Dichiarazione del rappresentante degli Stati Uniti d'America al Consiglio dei diritti umani di Ginevra, primo giugno 2010.

39. Similmente il Comitato dei diritti umani, nelle sue osservazioni conclusive del 3 settembre 2010, esprimeva la propria preoccupazione per «gli effetti del blocco sulla popolazione civile nella Striscia di Gaza, [per] le restrizioni alla libertà di movimento, alcune delle quali hanno causato la morte di pazienti bisognosi di cure d'emergenza, e [per] le restrizioni all'accesso a un quantitativo sufficiente di acqua potabile e a un'adeguata depurazione». Raccomandava inoltre l'abolizione del blocco da parte di Israele, in quanto esso colpisce la popolazione civile.²⁹

40. Sulla base delle informazioni fornite alla Missione dall'Ufficio delle Nazioni Unite per il coordinamento degli affari umanitari (OCHA) nei Territori Occupati Palestinesi, il blocco ha esasperato le già difficili condizioni della popolazione di Gaza in termini di sostentamento e ha ulteriormente aggravato la grave crisi della dignità umana causata dal deterioramento dei servizi pubblici e da povertà diffusa, insicurezza alimentare, disoccupazione superiore al 40 per cento e dipendenza dagli aiuti per l'80 per cento (cioè l'80 per cento della popolazione riceve assistenza umanitaria, principalmente cibo). Le vite delle persone si sono ridotte a una battaglia quotidiana per il soddisfacimento dei bisogni più basilari.

41. La «povertà abietta» tra i rifugiati è triplicata a partire dall'imposizione del blocco, da 100.000 a 300.000 unità, mentre il 61 per cento dei nuclei familiari è in preda all'insicurezza alimentare. Il mutamento delle abitudini alimentari - da cibi ricchi di proteine a cibi economici e ad alto contenuto di carboidrati - ha prodotto rischi legati a deficit di vitamine e minerali. Inoltre Gaza è stata colpita da una prolungata crisi energetica, con la centrale elettrica operante al 30 per cento della propria capacità produttiva e tagli programmati di 8-12 ore al giorno, con problemi di refrigerazione del cibo nelle case. I servizi pubblici devono affidarsi ai generatori e ai gruppi elettrogeni, che sono vulnerabili per l'imprevedibilità dei rifornimenti delle parti di ricambio.

42. I servizi idrici e di depurazione sono deteriorati e più del 40 per cento dell'acqua si disperde a causa delle falle. Ogni giorno vengono riversati nell'ambiente ottanta milioni di litri di scarichi non trattati o

²⁹ CPR/C/ISR/CO/3, par. 8.

parzialmente trattati. L'inquinamento delle acque marine ha innalzato il rischio sanitario e, a causa delle infiltrazioni dei reflui in falda, solo il 5-10 per cento dell'acqua estratta è sicura. Tra le difficoltà che colpiscono il sistema sanitario vi sono l'impossibilità di garantire la disponibilità e la corretta manutenzione delle attrezzature medicali, le lunghe e difficili procedure autorizzative per i ricoveri all'estero e l'impossibilità per il personale sanitario di aggiornare le proprie conoscenze e capacità.

43. Il 20 giugno 2010 il Gabinetto di sicurezza del governo di Israele ha stabilito una serie di misure per attuare una nuova politica governativa su Gaza, con cui si cercava di mantenere armi e materiale bellico fuori da Gaza e al tempo stesso liberalizzare il sistema attraverso cui i beni civili entrano nella Striscia.³⁰ In luglio le Nazioni Unite e le agenzie internazionali di assistenza hanno espresso cauta soddisfazione per l'allentamento delle restrizioni alle importazioni, osservando tuttavia che solo l'abolizione completa del blocco può risolvere la crisi umanitaria, e sottolineando che ciò dovrà riguardare anche le esportazioni da Gaza, in modo da poter ricostruire l'economia distrutta dal blocco.³¹

44. Alla fine di agosto l'OCHA ha riferito che, nonostante l'alleggerimento delle restrizioni e l'aumento delle importazioni nella Striscia di Gaza per alcune settimane, le perduranti restrizioni all'ingresso di materiali da costruzione e alle esportazioni continuavano ad impedire una ricostruzione e uno sviluppo autentici, e ha osservato che i camion in ingresso a Gaza nelle settimane del 18 e 24 agosto avevano costituito solo il 37 per cento della media settimanale di carichi entrati nei primi mesi del 2007, prima cioè dell'imposizione del blocco. Nello stesso rapporto l'OCHA evidenzia inoltre la perdurante penuria di combustibile e la crisi energetica nella Striscia di Gaza.³² L'impatto dei tagli di elettricità sulla sopravvivenza delle persone, ad esempio di coloro che necessitano di trattamenti

³⁰ Vedi http://www.mfa.gov.il/MFA/HumanitarianAid/Palestinians/Briefing-Israel_new_policy_towards_Gaza_5-Jul-2010.htm, in cui sono illustrati gli elementi della nuova politica.

³¹ Vedi <http://www.irinnews.org/Report.aspx?ReportId=89762>.

³² OCHA, *Protection of Civilians Weekly Report* (18-24 agosto 2010), pag. 4.

sanitari (come i dializzati), è stato sottolineato anche dalla Croce Rossa in un comunicato stampa del 7 settembre 2010.

3. Informazioni sulle recenti ostilità

45. Secondo l'OCHA, nel 2010 41 palestinesi (tra i quali 14 civili), tre soldati israeliani e un cittadino straniero sono stati uccisi nel contesto del conflitto israelo-palestinese nella Striscia di Gaza e nel sud di Israele, mentre altri 178 palestinesi (di cui 154 civili) e otto soldati israeliani sono stati feriti.³³ Secondo le forze armate israeliane, dal primo gennaio al 31 luglio 2010 sono stati lanciati dalla Striscia di Gaza in Israele 120 razzi in totale.³⁴ La cifra non comprende i tentativi di aprire il fuoco direttamente sulle forze armate israeliane.

B. Diritto applicabile

46. Va innanzitutto osservato che uno Stato è responsabile della condotta dei propri rappresentanti, incluse le forze armate, quando essi agiscono nell'esercizio delle loro funzioni o sotto l'autorità dello Stato o con mezzi messi loro a disposizione dallo Stato, anche laddove abusino della loro autorità o contravvengano alle istruzioni.³⁵ Nel corso delle azioni esecutive di uno Stato, determinati obblighi minimi e fondamentali sono applicabili in ogni circostanza, sia che l'azione sia governata dal diritto dei conflitti armati o dal diritto internazionale dei diritti umani. Il contenuto di questi obblighi non è influenzato dalla legalità o meno della pretesa di uno Stato di esercitare la propria autorità su individui o beni.

³³ Ibid.

³⁴ <http://dover.idf.il/IDF/English/News/today/10/08/1203.htm>.

³⁵ Art. 7, *International Law Commission Articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts*, [2001], Vol. II(2); *Yearbook of the International Law Commission*, pag. 45. Vedi anche: *5 Reports of International Arbitral Awards 516* (Cairo 1929); *4 Reports of International Arbitral Awards 173* (Mallén 1925).

47. Ciò nondimeno, il fatto di agire nell'esercizio delle proprie funzioni non solleva l'agente statale dalla responsabilità penale individuale. È possibile che lo stesso atto comporti sia una responsabilità penale individuale sia una responsabilità di Stato. Il fatto che lo Stato sia portatore di una responsabilità internazionale non significa che gli individui non possano a loro volta essere portatori di responsabilità penale.

1. Il diritto della guerra marittima e la questione del blocco

48. Nel considerare le questioni oggetto del proprio mandato, che riguardano aspetti di diritto legati alla guerra marittima e al blocco navale imposto da Israele, la Missione esprime di seguito le proprie posizioni nel merito.

49. Secondo il diritto internazionale applicabile, un natante in alto mare è esclusivamente soggetto alla giurisdizione dello Stato di bandiera, salvo eccezioni. Nel diritto internazionale della navigazione tali eccezioni sono solitamente limitate ai casi in cui vi sia il sospetto di determinate attività a bordo (pirateria, tratta degli schiavi, emissione di trasmissioni non autorizzate in alto mare), di navi prive di nazionalità (cioè navi senza stato) e ai casi in cui sia stata concessa un'autorizzazione all'abbordaggio e all'ispezione *ad hoc* o sulla base di un trattato (ad es. nell'ambito della lotta al narcotraffico).³⁶ Altre eccezioni possono includere gli atti di autodifesa ex art. 51 della Carta delle Nazioni Unite contro navi che rappresentino una minaccia immediata e preponderante per lo Stato abbordante, o che compiano atti illeciti in base al diritto dei conflitti armati.

50. E' stato suggerito che la Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (UNCLOS), riservando l'uso dell'alto mare ad attività pacifiche,³⁷ ha di fatto messo fuori legge gli atti di guerra marittima in

³⁶ Vedi, in particolare, Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto marittimo, Nazioni Unite, *Treaty Series*, vol. 1833, n. 31363, art. 110(1); Convenzione sull'alto mare, 1958, Nazioni Unite, *Treaty Series*, vol. 450, n. 6465, art. 22.

³⁷ Nazioni unite, *Treaty Series*, vol. 1833, n. 31363, artt. 88, 141 e 301.

alto mare. In prima istanza va osservato che Israele non ha aderito a questa convenzione. Inoltre, nel corso dei negoziati sulla convenzione non vi fu unanimità su questa posizione, la quale sicuramente non fu accettata dalle più importanti potenze navali dell'epoca. Al contrario, i manuali militari di molti Stati (che siano parte o no dell'UNCLOS), continuano a includere disposizioni sul diritto della guerra marittima e sul blocco.³⁸ Inoltre, un rapporto del segretario generale delle Nazioni Unite ha concluso che queste disposizioni dell'UNCLOS non esercitano un impatto sulle azioni legittimate dal diritto all'autodifesa in base all'art. 51 della Carta delle Nazioni Unite (*ius ad bellum*),³⁹ né gli atti giustificati dal diritto dei conflitti armati. La maggior parte dei pareri specialistici sosterebbe inoltre l'idea che il diritto della guerra marittima continui ad essere potenzialmente applicabile in alto mare. Un tentativo di codificare questo diritto è rappresentato da uno studio di esperti indipendenti, il Manuale di San Remo sul diritto internazionale applicabile ai conflitti armati sul mare (SRM).⁴⁰ Per quanto non vincolante, questo tentativo di codifica ha avuto un impatto significativo sulla formulazione dei manuali militari, e Israele si è espressamente basato su di esso.

³⁸ Ministero della Difesa del Regno Unito, *The Manual of the Law of Armed Conflict* (Oxford University Press, 2004) (di seguito, Manuale inglese); Dieter Fleck (a cura di), *Handbook of International Humanitarian Law 2nd edition* (Oxford University Press, 2008), che è una versione commentata del manuale militare tedesco (di seguito, Manuale tedesco); *The Law of Armed Conflict at the Operational and Tactical Levels* (2004), disponibile sul sito web della Procura generale militare del Canada, http://www.forces.gc.ca/jag/publications/Training-formation/LOAC-DCA_2004-eng.pdf (di seguito, Manuale canadese); *Commander's Handbook of the Law of Naval Operations* (USA, 2007), disponibile su [http://usnwc.edu/getattachment/a9b8e92d-2c8d-4779-9925-0defea93325c/1-14M_\(Jul_2007\)_\(NWP\)](http://usnwc.edu/getattachment/a9b8e92d-2c8d-4779-9925-0defea93325c/1-14M_(Jul_2007)_(NWP)) (di seguito, Manuale americano).

³⁹ Rapporto del Segretario Generale, *Study on the Naval Arms Race*, (A/40/535), 1985, par. 188.

⁴⁰ Così come riprodotto in Louise Doswald-Beck et al. (a cura di), *San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea* (Cambridge University Press, 1995). Disponibile su: <http://www.icrc.org/ihl.nsf/FULL/560?OpenDocument>.

Il blocco

51. In base al diritto sui conflitti armati, un blocco è la proibizione di ogni scambio con una determinata linea di costa nemica. Una parte in conflitto che istituisca un blocco legale ha il diritto di far rispettare tale blocco anche in alto mare.⁴¹ Un blocco deve soddisfare un certo numero di requisiti legali, tra cui: notifica, applicazione effettiva ed imparziale, proporzionalità.⁴² In particolare, un blocco è illegale quando:

- a) ha il solo fine di affamare la popolazione civile o di negare ad essa altri beni essenziali per la sua sopravvivenza, oppure
- b) il danno inferto alla popolazione civile è, o ci si può attendere che sia, eccessivo in relazione al vantaggio militare concreto e diretto anticipato dal blocco.⁴³

52. Un blocco non può continuare ad essere applicato quando infligge un danno sproporzionato alla popolazione civile. Il significato comune di «danno alla popolazione civile» nel diritto dei conflitti armati fa riferimento a morte, ferimenti e danno alla proprietà. Nel caso in specie il danno può essere formulato in termini di distruzione dell'economia civile e impedimento della ricostruzione a ulteriore danno. Si potrebbe anche osservare che, poiché molte persone a Gaza sono colpite dalla penuria di cibo o non hanno i mezzi per acquistarlo, il significato ordinario di «affamamento» nel diritto dei conflitti armati è semplicemente quello di causare fame.⁴⁴

53. Nel valutare le prove sottoposte all'attenzione della Missione, tra cui quelle fornite dall'OCHA, in cui si conferma la gravità della situazione umanitaria a Gaza, la distruzione dell'economia e l'impedimento della ricostruzione (come specificato più sopra), la Missione è convinta che il blocco stava infliggendo un danno

⁴¹ Manuale di San Remo, par. 10(b).

⁴² Ibid., par. 93-95 e 100.

⁴³ Ibid., par. 102.

⁴⁴ C. Pilloud e J. Pictet, *Commentary on the Additional Protocols of 8 June 1977 to the Geneva Conventions of 12 August 1949* (Comitato Internazionale della Croce Rossa, 1987), pag. 53, par. 2089. Vedi anche le definizioni dell'Oxford English Dictionary: «to deprive of or keep scantily supplied with food» opp. «to subdue by famine or low diets».

sproporzionato alla popolazione civile della Striscia di Gaza e che in forza di ciò l'intercettazione non poteva essere giustificata, e pertanto deve essere considerata illegale.

54. La Missione sottolinea inoltre che, in base all'art. 33 della Quarta convenzione di Ginevra, la pena collettiva dei civili sotto occupazione è vietata. «Nessuna persona protetta può essere punita per un'infrazione che non ha commesso personalmente. Le pene collettive, come pure qualsiasi misura d'intimidazione o di terrorismo, sono vietate». La Missione ritiene che uno dei principali moventi dell'imposizione del blocco sia stato il desiderio di punire la popolazione della Striscia di Gaza per avere eletto Hamas. La combinazione di questo movente e l'effetto delle restrizioni sulla Striscia di Gaza non lasciano dubbi sul fatto che le azioni e le politiche di Israele costituiscano una pena collettiva, nella definizione data dal diritto internazionale. Sul punto la Missione sottoscrive le conclusioni dell'Inviato speciale sulla situazione dei diritti umani nei territori occupati palestinesi dal 1967, Richard Falk,⁴⁵ il Rapporto della Missione di inchiesta delle Nazioni Unite sul conflitto di Gaza⁴⁶ e, più recentemente, il Comitato Internazionale della Croce Rossa,⁴⁷ laddove affermano che il blocco costituisce una pena collettiva in violazione degli obblighi di Israele derivanti dal diritto internazionale umanitario.

55. Si potrebbe sostenere che una parte in conflitto armato abbia il diritto di visionare, ispezionare e controllare le destinazioni dei natanti neutrali in alto mare, a prescindere dalla dichiarazione di un blocco. Se da un lato la questione è oggetto di controversia, il Manuale di San Remo e un certo numero di manuali militari fanno

⁴⁵ A/HRC/13/53, par. 34.

⁴⁶ La Missione ha concluso che la politica del blocco «costituisce una pena collettiva intenzionalmente inflitta dal governo di Israele alla popolazione di Gaza», A/HRC/12/48, par. 1878 (trad. it. a cura di P. S. Beretta e G. Scutari, *Rapporto della Missione di inchiesta delle Nazioni Unite sul conflitto di Gaza* (Ed. Zambon, Francoforte sul Meno 2011)).

⁴⁷ In una dichiarazione del 14 giugno 2010 il Comitato ha sostenuto che «la popolazione di Gaza nel suo complesso è punita per atti di cui non è responsabile. La chiusura costituisce pertanto una pena collettiva imposta in chiara violazione degli obblighi di Israele derivanti dal diritto internazionale umanitario».

propria l'opinione secondo cui tale diritto può essere esercitato solo ove vi sia il ragionevole sospetto che il natante sia impegnato in attività di supporto al nemico.⁴⁸ La Missione è dell'avviso che il diritto di interferire con la libertà di navigazione di uno Stato terzo non debba essere presunto con troppa leggerezza.

56. Pertanto, in assenza di un blocco legittimo, la sola base legale per intercettare il natante poteva risiedere nel ragionevole sospetto che esso:

- stesse fornendo un contributo effettivo allo sforzo bellico della parte avversa, ad esempio trasportando armamenti, o fosse in altro modo strettamente coinvolto nello sforzo bellico del nemico (diritto di cattura del belligerante);⁴⁹ oppure
- stesse costituendo una minaccia imminente e preponderante per Israele, e in assenza di alternative all'uso della forza per impedire tale minaccia (diritto di autodifesa ex art. 51 della Carta delle Nazioni Unite).

Sulla base delle informazioni a sua disposizione, la Missione è convinta che l'intercettazione della flottiglia e i relativi piani preparatori da parte di Israele non fossero puramente motivati dal timore che le navi potessero contribuire all'attività bellica. Nella deposizione attribuitagli, il capo di stato maggiore generale Gabi Ashkenazi ha dichiarato di non credere che la Fondazione per i diritti dell'uomo, delle libertà e l'aiuto umanitario (IHH), una delle coalizioni organizzatrici della flottiglia, fosse un'«organizzazione terroristica».⁵⁰ La deposizione del primo ministro Netanyahu alla Commissione Turkel dimostra che la decisione di fermare la flottiglia non fu presa

⁴⁸ Manuale di San Remo, par. 118 e 67; Manuale inglese, par. 13.91.

⁴⁹ Ibid., par. 67 e 146.

⁵⁰ Commissione Turkel: Commissione pubblica per l'esame dell'incidente marittimo del 31 maggio 2010 (Sessione 4, 11 agosto 2010), in risposta a una domanda del prof. Deutch; vedi <http://www.turkel-committee.gov.il/files/wordocs/07790ga.doc>. La Missione osserva che esiste un'organizzazione con sede in Germania chiamata «Internationale Humanitäre Hilfsorganisation». Questa organizzazione, che pur avendo la stessa sigla dell'organizzazione turca non è collegata ad essa, è sotto indagine in Germania per presunti legami «terroristici».

in quanto le navi avrebbero rappresentato in sé una minaccia immediata alla sicurezza. In ogni caso, Israele non ha mai invocato né il diritto di interdizione del belligerante né il più ampio diritto di autodifesa nei confronti della flottiglia.

57. Pertanto la Missione è convinta non solo che la flottiglia non costituisse alcuna minaccia imminente, ma anche che l'intercettazione sia stata motivata dal timore di una vittoria propagandistica che avrebbe potuto essere rivendicata dai suoi organizzatori.

58. Alla luce della testimonianza resa alla Commissione Turkel è evidente che non vi era alcun ragionevole sospetto circa il fatto che la flottiglia costituisse in sé un pericolo militare. Non vi era di conseguenza alcuna base per intercettare le navi invocando il diritto di autodifesa dei belligeranti previsti dall'art. 51. E quindi non vi è alcuna base per sostenere la legittimità dell'intercettazione. La Missione conclude pertanto che l'intercettazione era illegale.

59. La Missione conclude che le politiche di blocco o regime di chiusura, incluso il blocco navale, imposti da Israele su Gaza stavano infliggendo un danno sproporzionato alla popolazione civile. La Missione ritiene che il blocco navale sia stato imposto a sostegno del più ampio regime di chiusura. In quanto tale esso era parte di una singola misura sproporzionata nell'ambito di un conflitto armato, e di conseguenza non poteva essere considerato in sé proporzionato.

60. Inoltre la Missione considera il regime di chiusura come una pena collettiva inflitta alla popolazione della Striscia di Gaza, pertanto illegale e contrario all'art. 33 della Quarta convenzione di Ginevra.

61. La Missione ritiene che l'imposizione di un blocco illegale costituisce non solo una violazione delle leggi di guerra, ma anche del diritto della neutralità, dando luogo a una responsabilità di Stato.

2. Diritto internazionale umanitario

62. Gli standard di diritto internazionale umanitario applicabili a Israele in quanto Potenza occupante nel territorio occupato palestinese sono contenuti nella Quarta convenzione di Ginevra del 1949 per la protezione delle persone civili in tempo di guerra. Israele

è inoltre vincolato dalle prescrizioni del diritto internazionale consuetudinario.

63. In quanto Potenza occupante, Israele è portatore di determinati obblighi imposti dal diritto internazionale. La Corte internazionale di giustizia ha concluso che la Quarta convenzione di Ginevra è applicabile ai territori occupati palestinesi che prima della guerra del 1967 ricadevano a est della Linea Verde, e che durante il conflitto sono stati occupati da Israele.⁵¹ Questo è anche il caso della Striscia di Gaza, nonostante il ritiro unilaterale delle forze armate israeliane nel 2005, in quanto lo stato di occupazione è stato più volte ribadito da allora dall'Assemblea generale e dal Consiglio di sicurezza.⁵² In questo contesto la Missione osserva che l'occupazione perdura nella misura in cui la Potenza occupante detiene un controllo effettivo.

64. La Missione condivide l'analisi contenuta nel Rapporto Goldstone:

Data la specifica configurazione geopolitica della Striscia di Gaza, i poteri che Israele esercita dai confini gli consentono di determinare le condizioni di vita all'interno della Striscia di Gaza. Israele controlla i valichi di confine (incluso, in larga misura, il valico di Rafah verso l'Egitto, nei termini dell'Accordo sul movimento e l'accesso) e decide chi e che cosa può entrare o uscire dalla Striscia di Gaza. Israele controlla anche le acque territoriali che bagnano la Striscia di Gaza e ha dichiarato un blocco virtuale e limitazioni alle zone di pesca, controllando in tal modo l'attività economica della zona. Esercita inoltre il controllo completo dello spazio aereo della Striscia di Gaza per mezzo, tra l'altro, di una sorveglianza continua con aerei e veicoli aerei senza equipaggio (UAV) o droni. Effettua incursioni militari e periodicamente colpisce obiettivi all'interno della Striscia di Gaza. Nel territorio della Striscia di Gaza ha interdetto l'accesso alle aree di

⁵¹ *Legal Consequences of the construction of a Wall in the Occupied Palestinian Territory*, , *Advisory Opinion of 9 July 2004*, 2004 ICJ Reports, pag. 226, par. 101.

⁵² Risoluzione del Consiglio di Sicurezza 1860 (2009); Risoluzioni dell'Assemblea Generale 64/92 e 64/94.

confine dove un tempo si trovavano gli insediamenti israeliani, facendole sorvegliare dalle forze armate. Israele regola inoltre il mercato monetario locale che si basa sulla valuta israeliana (il nuovo sheqel) e controlla le tasse e i dazi.⁵³

La Missione è convinta che queste circostanze fossero presenti anche all'epoca dell'incidente in indagine.

65. In base alla Quarta convenzione di Ginevra, gli individui non possono essere uccisi, torturati, maltrattati o soggetti a umiliazioni e trattamenti degradanti, e la distruzione della proprietà non è ammessa se non quando assolutamente necessaria per le operazioni militari. L'art. 147 della Quarta convenzione di Ginevra riporta un elenco di «violazioni gravi» del diritto internazionale umanitario.

66. I passeggeri della flottiglia erano civili e, nel contesto dell'intercettazione delle navi, devono essere considerati persone protette. In base all'art. 4 della Quarta convenzione di Ginevra, le persone protette sono «le persone che, in un momento o in un modo qualsiasi, si trovino, in caso di conflitto o di occupazione, in potere di una Parte belligerante o di una Potenza occupante, di cui esse non siano attinenti». In una situazione di conflitto armato, la forza militare può essere impiegata solo contro i combattenti o i civili che partecipano attivamente alle attività di combattimento. Questo non può essere detto dei civili che si trovavano sulla *Mavi Marmara*.

3. Diritto internazionale dei diritti umani

67. Israele è parte contraente dei principali trattati sui diritti umani applicabili alla situazione in esame.⁵⁴ Le navi della flottiglia, mentre si trovavano in alto mare, erano soggette anche alla giurisdizione dei rispettivi Stati bandiera: Cambogia (*Rachel Corrie*), Comore (*Mavi Marmara*), Grecia (*Eleftheri Mesogios*), Kiribati (*Defne Y*), Togo

⁵³ Cit., par. 278.

⁵⁴ ICCPR, ICESCR, CEDAW, ICERD, CAT, CRC e Protocollo opzionale sul coinvolgimento dei bambini nei conflitti armati.

(*Sfendoni*), Turchia (*Gazze 1*) e Stati Uniti d'America (*Challenger 1*). I trattati internazionali sui diritti umani accettati da ciascuno di questi Stati all'epoca dell'incidente sono parimenti applicabili all'incidente in esame, per le rispettive navi.

68. Il diritto dei diritti umani continua ad applicarsi nella sua interezza alle situazioni di conflitto armato, salvo le deroghe previste dalle disposizioni dei trattati relative a tempi di emergenza. Su questo tema la Missione rileva la recente riproposizione da parte del Consiglio dei diritti umani di un'interpretazione secondo cui «l'applicabilità del regime del diritto internazionale umanitario durante un conflitto armato, così come in una situazione di occupazione, non preclude l'applicazione del Patto internazionale sui diritti civili e politici, se non per effetto dell'art. 4, laddove determinate disposizioni possono essere derogate in tempo di emergenza nazionale». ⁵⁵ Nel suo Commento generale il Comitato dei diritti umani ha specificato che il Patto continua ad applicarsi nelle situazioni di conflitto armato a cui sono applicabili le norme del diritto internazionale umanitario: «Mentre, nei confronti di alcuni diritti del Patto, possono essere particolarmente rilevanti diverse disposizioni specifiche del diritto internazionale umanitario ai fini dell'interpretazione di tali diritti, entrambe le sfere di diritto sono complementari, non reciprocamente esclusive». ⁵⁶

69. Inoltre, nel *Parere consultivo sugli armamenti nucleari* (1996) la Corte internazionale di giustizia ha sancito l'applicabilità del Patto durante i conflitti armati, affermando che «in linea di principio, il diritto di un individuo a non essere privato arbitrariamente della propria vita si applica anche durante le ostilità. Il criterio per stabilire quando vi sia privazione arbitraria della vita, tuttavia, ricade nell'ambito di determinazione della *lex specialis* applicabile, ossia del diritto applicabile nei conflitti armati, che è deputato alla regolazione della condotta delle ostilità. Quindi, la questione se una specifica perdita della vita attraverso l'uso di determinate armi in guerra sia da considerarsi una privazione arbitraria della vita contraria all'art. 6 del

⁵⁵ CCPR/ISR/CO/3, par. 5.

⁵⁶ Comitato dei diritti umani, *General comment No. 29*, par. 3, incorporato anche in *General comment No. 31*, par. 11.

Patto, non può che essere affrontata con riferimento al diritto applicabile nei conflitti armati, e non dedotta dai termini del Patto stesso». ⁵⁷

70. Nel *Parere consultivo sulle conseguenze legali della costruzione di un muro nei Territori Occupati Palestinesi* la Corte ha ritenuto che «la protezione offerta dalle convenzioni sui diritti umani non viene meno in caso di conflitto armato, se non per effetto delle disposizioni di deroga di qualsiasi tipo contenute nell'art. 4 del Patto internazionale sui diritti civili e politici. Per quanto concerne la relazione tra diritto internazionale umanitario e diritto dei diritti umani, si presentano quindi tre possibili situazioni: alcuni diritti possono essere materia esclusiva del diritto internazionale umanitario, altri possono esserlo del diritto dei diritti umani, altri ancora possono essere oggetto di entrambe le sfere del diritto internazionale». ⁵⁸

71. La Missione è dell'avviso che la condotta delle forze armate israeliane (IDF) a bordo della *Mavi Marmara*, nonché quella delle autorità dopo l'operazione, non siano da valutare esclusivamente negli stretti limiti del diritto dei conflitti armati, ma siano anche soggette al diritto dei diritti umani. Invero, il diritto dei diritti umani e il diritto internazionale umanitario non si escludono reciprocamente ma devono viceversa essere considerati complementari e di reciproco rinforzo, al fine di assicurare la massima protezione possibile alle persone coinvolte.

72. Il Patto internazionale contiene numerosi articoli a cui non è ammessa deroga nemmeno «in caso di pericolo pubblico eccezionale, che minacci l'esistenza della nazione» (art. 4). I diritti non derogabili includono il diritto alla vita e a non subire tortura o trattamenti e pene crudeli, inumani o degradanti. Israele ha inviato una nota di deroga ai sensi dell'art. 4(3) del Patto - stati di emergenza, in data 3 ottobre 1991, particolarmente rilevante ai fini dell'art. 9 riguardante la libertà e la sicurezza della persona. ⁵⁹ A questo proposito il Comitato dei diritti

⁵⁷ *Legality of the Threat or Use of Nuclear Weapons, Advisory Opinion of 8 July 1996*, 1996 ICJ Reports, p. 226, par. 25.

⁵⁸ *Legal Consequences of the construction of a Wall...*, par. 101, par. 106.

⁵⁹ «Fin dalla sua fondazione, lo Stato di Israele è stato vittima di minacce e attacchi continui alla sua stessa esistenza, nonché alla vita e alla proprietà dei suoi cittadini.

umani estende nel Commento generale n. 29 l'elenco delle disposizioni non derogabili di cui all'art. 4(2) sottolineando che gli Stati parte al Patto «non possono in alcuna circostanza invocare l'art. 4 del Patto per giustificare azioni in violazione del diritto umanitario o di norme perentorie del diritto internazionale, ad esempio catturando ostaggi, infliggendo pene collettive, privando arbitrariamente gli individui della loro libertà o deviando dai principi fondamentali del giusto processo, tra i quali la presunzione di innocenza».⁶⁰

73. L'art. 2 del Patto obbliga ciascuno Stato parte a rispettare e a garantire a tutti gli individui «che si trovino sul suo territorio e siano sottoposti alla sua giurisdizione» i diritti in esso riconosciuti. L'applicabilità extraterritoriale è stata sviluppata dal Comitato per i diritti umani nel Commento generale n. 31: «Uno Stato parte deve rispettare e garantire i diritti contenuti nel Patto a chiunque si trovi nel potere o sotto l'effettivo controllo di quello Stato, anche se non è situato nel suo territorio».⁶¹ L'applicabilità dell'ICCPR «nei confronti di atti commessi da uno Stato nell'esercizio della sua giurisdizione al di fuori del suo territorio» è stata confermata dalla Corte internazionale di giustizia nel Parere consultivo sul Muro.⁶² Lo stesso

Questi attacchi si sono manifestati attraverso minacce di guerra, veri e propri conflitti armati e campagne di terrorismo che hanno causato la morte e il ferimento di esseri umani. Alla luce di ciò, lo Stato di emergenza proclamato nel maggio 1948 è rimasto in vigore sin da allora. Questa situazione costituisce un'emergenza pubblica nei termini dell'art. 4(1) del Patto. Il governo di Israele ha pertanto ritenuto necessario, in conformità al citato art. 4, prendere provvedimenti nella misura strettamente necessaria richiesta dalle esigenze della situazione, per la difesa dello Stato e la protezione della vita e della proprietà. Tra questi, l'esercizio dei poteri di arresto e detenzione. Nella misura in cui questi provvedimenti siano in parte o in tutto incompatibili con l'art. 9 del Patto, Israele deroga ai suoi obblighi così come definiti da detta disposizione».

⁶⁰ Human Rights Committee, *General comment No. 29*, par. 11 (HRI/GEN/Rev.9 (Vol. I)).

⁶¹ Human Rights Committee, *General comment No. 31*, par. 10.

⁶² *Legal Consequences of the construction of a Wall...*, par. 111.

Comitato dei diritti umani ha riaffermato questa posizione in una recente valutazione di Israele nel luglio 2010.⁶³

74. Altri standard dei diritti umani delle Nazioni Unite rilevanti e applicabili agli Stati membri delle Nazioni Unite includono il Codice di condotta per i funzionari incaricati di applicare la legge, i Principi di base sull'uso della forza e delle armi da fuoco da parte del personale addetto al rispetto della legge, il Corpo di principi per la protezione di tutte le persone sottoposte a qualunque forma di detenzione o restrizione, e i Principi sull'effettiva prevenzione e indagine sulle esecuzioni extra-legali, arbitrarie o sommarie.

⁶³ CCPR/ISR/CO/3, par. 5: «Il Comitato ribadisce la sua opinione, già esposta nel paragrafo 11 delle sue osservazioni conclusive sul secondo rapporto periodico dello Stato parte (CCPR/CO/78/ISR) e nel paragrafo 10 delle sue osservazioni conclusive sul rapporto periodico iniziale dello Stato parte (CCPR/C/79/Add.93): l'applicabilità del regime del diritto internazionale umanitario durante un conflitto armato, così come in una situazione di occupazione, non preclude l'applicazione del Patto se non in forza dell'art. 4, laddove determinate disposizioni possono essere derogate in tempi di emergenza nazionale. La posizione del Comitato è stata sostenuta all'unanimità dalla Corte internazionale di giustizia nel Parere consultivo sulla costruzione di un Muro nei Territori Palestinesi Occupati (*Advisory Opinion, I.C.J. Reports 2004*, pag. 136), secondo la quale il Patto è applicabile nei confronti di atti commessi da uno Stato nell'esercizio della sua giurisdizione al di fuori del suo territorio. Inoltre, l'applicazione del regime del diritto internazionale umanitario non preclude la responsabilità degli Stati parte prevista dall'art. 2, paragrafo 1, del Patto per le azioni commesse dalle loro autorità o agenti al di fuori del loro territorio nazionale, inclusi i territori occupati. Il Comitato pertanto ribadisce e sottolinea che, a dispetto della posizione contraria dello Stato parte, le disposizioni del Patto si applicano, a beneficio della popolazione dei territori occupati inclusa la Striscia di Gaza, a tutte le condotte delle autorità o agenti dello Stato parte in quei territori, che colpiscono il godimento dei diritti garantiti dal Patto (artt. 2 e 40). Lo Stato parte deve assicurare la piena applicazione del Patto in Israele e nei territori occupati - Cisgiordania, Gerusalemme Est, Striscia di Gaza e alture del Golan occupate in Siria. In conformità con il Commento generale n. 31 del Comitato, lo Stato parte deve assicurare che tutte le persone che si trovino sotto la sua giurisdizione ed effettivo controllo abbiano la possibilità di godere pienamente dei diritti garantiti dal Patto».

III. Intercettazione della flottiglia da parte della marina israeliana e sue conseguenze

A. Organizzazione della flottiglia di Gaza e reazioni del governo di Israele

Descrizione materiale e conclusioni

75. La Missione ha concluso che i fatti di seguito descritti sono stati accertati in misura soddisfacente.

a) Obiettivi del Free Gaza Movement e della flottiglia di Gaza del maggio 2010

76. Il Free Gaza Movement, un'organizzazione per i diritti umani registrata come organizzazione non lucrativa di utilità sociale a Cipro, ha organizzato con successo cinque spedizioni navali a Gaza tra agosto e dicembre 2008, usando ogni volta una o due imbarcazioni di piccole dimensioni. L'obiettivo dichiarato delle spedizioni era quello di aprire una breccia nel blocco di Gaza. In quei casi le imbarcazioni non furono intercettate dalle autorità israeliane, sebbene gli organizzatori avessero ricevuto alcuni messaggi minatori da parte di esse. Una sesta missione nel dicembre 2008 fu costretta a fare rotta sul Libano dopo che la barca era stata speronata e gravemente danneggiata dalla marina israeliana, e una settima missione nel gennaio 2009 fu annullata per il timore di un altro speronamento.

77. il 29 giugno 2009, a circa 20 miglia nautiche dalla costa di Gaza, la marina israeliana intercettò l'imbarcazione *Spirit of Humanity* di proprietà del Free Gaza Movement, che trasportava 21 passeggeri e un carico di aiuti umanitari verso Gaza. Avendo rifiutato di

ottemperare alle richieste israeliane di invertire la rotta, l'imbarcazione fu abbordata e portata ad Ashdod, dove i passeggeri furono arrestati e imprigionati.

78. Dopo questi tentativi falliti, il Free Gaza Movement cercò una più ampia collaborazione con altre organizzazioni, con l'obiettivo di aumentare il numero delle imbarcazioni in occasione delle missioni future. Il Movimento prese contatti con una serie di organizzazioni tra cui l'organizzazione umanitaria turca Fondazione per i diritti dell'uomo, delle libertà e l'aiuto umanitario (IHH), che gode dello status di consulente presso il Consiglio economico e sociale. L'IHH, attiva in più di 120 paesi e territori tra cui la Striscia di Gaza, stava già organizzando una sua missione a Gaza e decise di unirsi alla flottiglia con due navi cargo e una nave passeggeri recentemente acquistata, con una capacità di carico di oltre seicento passeggeri. Una serie di altre organizzazioni, tra cui Ship to Gaza Svezia, Ship to Gaza Grecia e European Campaign to End the Siege of Gaza, accettarono di unirsi a quella che fu in seguito battezzata «Gaza Freedom Flotilla».

79. L'obiettivo dichiarato della flottiglia, così come è stato testimoniato dai dirigenti del Free Gaza Movement e di IHH, era triplice: a) richiamare l'attenzione dell'opinione pubblica internazionale sulla situazione nella Striscia di Gaza e sugli effetti del blocco, b) aprire una breccia nel blocco e c) portare beni e assistenza umanitaria a Gaza. Tutti i partecipanti intervistati dalla Missione condividevano questi obiettivi, sebbene la maggior parte di essi abbia dato maggiore enfasi alla consegna di aiuti umanitari.

80. La Missione ha rilevato una certa tensione tra gli scopi politici della flottiglia e i suoi obiettivi umanitari. Ciò è emerso nel momento in cui il governo di Israele ha offerto di autorizzare la consegna degli aiuti attraverso i porti israeliani ma sotto la supervisione di un'organizzazione neutrale. La Missione osserva inoltre che nella Striscia di Gaza non è presente un porto di alto mare progettato per accogliere il tipo di navi cargo che facevano parte della flottiglia. Ciò solleva alcuni problemi pratici e logistici connessi al progetto di consegnare grandi quantità di aiuti attraverso la rotta prescelta. Alla Missione, pur nella convinzione che la flottiglia rappresentasse un serio tentativo di trasportare forniture umanitarie essenziali a Gaza, appare evidente che l'obiettivo primario fosse di tipo politico, come è dimostrato nei fatti dalla decisione dei passeggeri a bordo della *Rachel*

Corrie di rifiutare una proposta sostenuta con la mediazione del governo irlandese di permettere l'accesso al carico nella sua interezza attraverso il porto israeliano di Ashdod.

b) Composizione della flottiglia

81. La flottiglia era inizialmente composta da otto imbarcazioni che trasportavano un totale di 748 persone (vedi tabelle allegate):

- Nave da traffico *Mavi Marmara* - nave passeggeri registrata nelle Isole Comore,⁶⁴ di proprietà dell'IHH;
- Nave da traffico *Defne Y* - nave cargo registrata a Kiribati, di proprietà dell'IHH;
- Nave da traffico *Gazze 1* - nave cargo registrata in Turchia, di proprietà dell'IHH;
- Nave da traffico *Sfendoni* o *Sfendonh* - nave passeggeri registrata in Togo, di proprietà della Sfendonh S.A. con sede nelle Isole Marshall. Poco prima di unirsi alla flottiglia è stato dato alla barca un nome alternativo, *Boat 8000*, che è quello utilizzato nei rapporti ufficiali israeliani;
- Nave da traffico *Eletheri Mesogios* o *Sofia* - nave cargo registrata in Grecia, di proprietà della Eleftheri Mesogios Marine Company con sede ad Atene. Il nome della barca significa in greco «Mediterraneo libero». Il nome alternativo *Sofia* è utilizzato in alcuni rapporti.
- *Challenger 1* - nave da diporto registrata negli Stati Uniti d'America, di proprietà del Free Gaza Movement;
- *Challenger 2* - nave da diporto registrata negli Stati Uniti d'America, di proprietà del Free Gaza Movement;
- Nave da traffico *Rachel Corrie* - nave cargo registrata in Cambogia, di proprietà del Free Gaza Movement.

Le organizzazioni partecipanti erano state costrette ad acquistarsi le navi in quanto le compagnie commerciali di navigazione erano riluttanti a concedere il nolo delle loro imbarcazioni per il progetto della flottiglia. L'equipaggio delle navi di proprietà dell'IHH è stato ingaggiato tramite un'agenzia di Istanbul.

⁶⁴ La nave era stata acquistata all'inizio del 2010 dall'IHH con fondi raccolti tra i suoi membri e registrata nelle Isole Comore pochi giorni prima di partire per Gaza.

82. La *Challenger 2* si ritirò dalla flottiglia per problemi al motore. I suoi passeggeri furono trasferiti sulla *Challenger 1* e sulla *Mavi Marmara* in acque internazionali. La partenza della *Rachel Corrie* dall'Irlanda subì un ritardo e pertanto la nave non poté unirsi alla flottiglia il 31 maggio. Poiché fu intercettata dalla marina israeliana in acque internazionali il 6 giugno e i suoi passeggeri subirono lo stesso processo di detenzione e deportazione, la Missione ha incluso la vicenda di questa imbarcazione nell'indagine.

83. Sulla base dell'esperienza maturata in precedenti viaggi, alcuni passeggeri decisero di salire a bordo su alcune navi in acque internazionali, traghettati da Cipro. Tuttavia, all'ultimo momento, le autorità cipriote negarono loro l'imbarco. Dopo una serie di tentativi falliti di imbarcarsi dai porti nella parte meridionale dell'isola, alcuni passeggeri riuscirono infine a partire dal porto di Famagosta.

c) Preparazione della flottiglia

84. Le organizzazioni partecipanti alla flottiglia erano legate tra loro da un accordo di massima in nove punti, intitolato «Punti di unione», in cui erano delineati gli obiettivi comuni condivisi da tutti i partecipanti, incluso il loro impegno a resistere contro le intercettazioni esclusivamente con mezzi non violenti. Secondo la testimonianza del Free Gaza Movement, su ogni nave era stato istituito un comitato direttivo composto dai rappresentanti delle organizzazioni partecipanti.

85. Alla flottiglia partecipavano individui di circa 40 nazionalità diverse. Ogni organizzazione aveva adottato criteri propri per selezionare coloro che si darebbero dovuti unire alle varie imbarcazioni. Non vi era un protocollo unificato tra le varie organizzazioni per la registrazione dei passeggeri attraverso l'utilizzo di un singolo formulario, sebbene ciascuna organizzazione avesse chiesto la compilazione di moduli di adesione e vi fosse stata una procedura di valutazione e selezione. Molti dei partecipanti non erano in possesso di competenze o qualifiche specifiche in campo umanitario. Alcune organizzazioni hanno dichiarato di avere selezionato i partecipanti in base alle loro qualifiche (ad esempio medici), allo status di persone influenti (parlamentari, autori) e alla loro capacità di resistere alle provocazioni. Alcuni organizzatori hanno espresso una preferenza per le persone a loro già note.

86. L'attenzione della Missione è stata richiamata dalle accuse secondo cui uno dei passeggeri, che aveva responsabilità logistiche sulla nave cargo *Mavi Marmara*, sarebbe stato pregiudicato ed ex carcerato per il suo coinvolgimento nel dirottamento di un traghetto russo nel 1996, in cui si chiedeva la liberazione di alcuni prigionieri cechi.⁶⁵

87. I partecipanti avevano raccolto i fondi per la spedizione nelle rispettive comunità, sollecitando anche donazioni in denaro da consegnare direttamente alla popolazione di Gaza.

88. Nel porto di Antalya fu allestito un apparato di sicurezza molto severo attorno alla *Mavi Marmara*. Tutte le merci imbarcate furono controllate. I passeggeri e i loro bagagli furono sottoposti a controlli di sicurezza simili a quelli che si svolgono negli aeroporti prima dell'imbarco, anche con perquisizioni corporali. Anche i passeggeri in seguito trasferiti dal *Challenger I* sulla *Mavi Marmara* nell'oceano furono sottoposti alle stesse procedure di controllo.

89. Controlli analogamente meticolosi furono condotti sui passeggeri della *Eleftheri Mesogios* nel porto greco. La *Sfendoni* trasportava principalmente passeggeri ma aveva a bordo anche alcuni articoli medici, tra cui una macchina per gli ultrasuoni che era stata donata. Il capitano della nave in persona controllò la macchina e la nave per assicurarsi che a bordo non vi fossero armi o altri oggetti simili. I testimoni hanno dichiarato che anche il carico a bordo della *Rachel Corrie* era stato controllato da tre autorità indipendenti e sigillato prima di lasciare l'Irlanda. I sigilli erano intatti quando la nave fu fatta approdare in Israele.

90. Le testimonianze non mostrano una chiara strategia logistica su come dovessero essere scaricati i grandi quantitativi di aiuti umanitari trasportati dalle navi cargo della flottiglia, date le limitate infrastrutture portuali di Gaza. Un testimone ha riferito che, per quanto aveva capito, alcuni operatori dell'IHH erano già a Gaza dove stavano preparando delle gru per distribuire il carico in imbarcazioni

⁶⁵ Rapporto del Meir Amit Intelligence and Terrorism Information Center, Israele, 26 agosto 2010. Vedi http://www.terrorism-info.org.il/malam_multimedia/English/eng_n/pdf/ipc_e119.pdf.

più piccole. Un altro testimone ha confermato questo progetto e ha aggiunto che sulla stessa *Eleftheri Mesogios* era presente una gru.

d) Rotta e destinazioni previste della flottiglia

91. I natanti che componevano la flottiglia di Gaza salparono da porti diversi in date diverse e si diedero appuntamento in acque internazionali, a circa 40 miglia nautiche a sud di Cipro. Le seguenti navi erano presenti all'appuntamento:

- 14 maggio 2010, la *Gazze 1* parte da Istanbul verso Iskenderun.
- 18 maggio, la *Rachel Corrie* parte da Greenore Port, Irlanda, con rotta su Malta. In precedenza era salpata da Dundalk il 14 maggio, ma era dovuta rientrare per una riparazione.
- 22 maggio, la *Mavi Marmara* parte da Istanbul verso Antalya, Turchia.
- 22 maggio, la *Gazze 1* parte da Iskenderun con destinazione Gaza.
- 24 maggio, la *Defne Y* parte da Istanbul.
- 24 maggio, la *Eleftheri Mesogios* parte dal Pireo, Grecia.
- 25 maggio, la *Mavi Marmara* arriva ad Antalya, Turchia.
- 25 maggio, la *Sfendoni* parte dal Pireo, Grecia (farà una sosta intermedia a Rodi).
- 28 maggio, la *Mavi Marmara* parte da Antalya, Turchia.
- 29 maggio, la *Challenger 1* e la *Challenger 2* partono da Creta, la *Rachel Corrie* approda a Malta.
- 30 maggio, le sei navi si riuniscono nel punto di incontro a sud di Cipro, la *Rachel Corrie* salpa da Malta.

92. I documenti di imbarco delle navi salpate dalla Turchia riportano Gaza come destinazione ufficiale, sebbene sulla documentazione di dogana si legga Libano come destinazione, in quanto il sistema informatico non includeva Gaza tra i possibili porti di ingresso. I membri degli equipaggi di alcune navi hanno testimoniato che, per quanto avevano inteso, l'intenzione era quella di navigare prima verso l'Egitto e successivamente di entrare nelle acque di Gaza da ovest.

93. La flottiglia iniziò il suo viaggio verso Gaza alle ore 15.54 del 30 maggio 2010, da una posizione a circa 65 miglia nautiche a ovest della costa libanese.

e) Piani preparatori israeliani per intercettare la flottiglia

94. Secondo il capo di stato maggiore della difesa israeliana, le autorità israeliane avrebbero avuto notizia del progetto della flottiglia nel febbraio 2010, e compresero che il suo intento era quello di forzare il blocco. Immediatamente si attivarono gli sforzi diplomatici per impedire alla flottiglia di salpare e al tempo stesso si iniziarono a formulare piani di contingenza. I primi ordini formali di intraprendere le preparazioni per intercettare la flottiglia furono diramati a metà aprile. Entro il 12 maggio era stato sviluppato un piano di missione, che fu approvato dal capo di stato maggiore il 13 maggio 2010.

95. Il 13 maggio 2010 il capo di stato maggiore inviò una lettera al Ministero della Difesa e al primo ministro in cui erano esposte le opzioni per fronteggiare la flottiglia, inclusa l'opzione militare di requisire e rimuovere le navi e imprigionarne i passeggeri. Un'ulteriore valutazione fu svolta il 26 maggio, quindi il Ministero della Difesa autorizzò l'operazione. Le operazioni di addestramento e pianificazione furono intense. Nel porto di Ashdod fu predisposto un centro di smistamento per i prigionieri.

96. In base alle informazioni a disposizione della Missione, le forze armate israeliane dispiegate per intercettare la flottiglia includevano un certo numero di corvette e motocannoniere missilistiche, elicotteri, gommoni, aerei ricognitori e probabilmente due sottomarini. I soldati dell'unità di forze navali speciali «Shayetet 13» presero parte all'operazione. L'operazione fu battezzata in codice «Operazione Brezza Marina» o «Operazione Venti del Cielo».

97. Alcuni passeggeri in particolare furono oggetto di identificazione e sorveglianza preliminari da parte dei servizi segreti israeliani, come dimostra un libretto laminato trovato addosso a uno dei soldati israeliani catturati, contenente i nomi e le fotografie di alcuni dei passeggeri più in vista su ciascuno delle sei navi, insieme alle fotografie della navi. Un passeggero è stato in grado di confermare che la sua fotografia contenuta nel libretto era stata scattata pochi giorni prima della partenza della flottiglia. La sorveglianza preliminare è confermata dalla deposizione attribuita al ministro della Difesa Ehud Barak di fronte alla Commissione Turkel, in cui si indica che erano stati impartiti ordini precisi «per proseguire il monitoraggio di intelligence degli organizzatori della flottiglia, sottolineando la

possibilità che tra i passeggeri potessero nascondersi elementi terroristi che avrebbero tentato di nuocere alle forze israeliane». ⁶⁶

f) Preparativi per difendere le navi in caso di un tentativo di abbordaggio

98. E' chiaro alla Missione che, mentre la flottiglia si stava radunando al largo di Cipro, i suoi partecipanti avevano piena consapevolezza del piano israeliano di intercettare, abbordare e requisire le navi. I dettagli dei progetti israeliani erano infatti stati pubblicati da un giornale israeliano. Molti passeggeri hanno riferito che, prima di allora, credevano che Israele si sarebbe limitato al tentativo di bloccare il percorso della flottiglia e di costringerla a cambiare rotta, ma non immaginavano che avrebbero cercato di abbordare le navi con la forza. Questa convinzione persistette tra molti dei membri con minore esperienza fino al momento dell'intercettazione, in forza del precedente della *Spirit of Humanity* del 2009. Molti passeggeri hanno riferito alla Missione di non avere realmente creduto che gli Israeliani avrebbero tentato l'abbordaggio, finché le prime imbarcazioni non si avvicinarono alla *Mavi Marmara* nella mattina del 31 maggio.

Preparativi e pianificazione sulla Mavi Marmara

99. La piena consapevolezza del fatto che gli israeliani erano seriamente intenzionati a requisire la flottiglia si diffuse tra i passeggeri della *Mavi Marmara* nel corso del 30 maggio. Vi sono prove evidenti del fatto che alcune persone a bordo della *Mavi Marmara*, tra cui i dirigenti dell'IHH, erano attivamente preparati a difendere la nave da qualsiasi tentativo di abbordaggio. Le prove audiovisive mostrano un raduno di 50-100 persone sulla nave nella giornata del 30 maggio, alle quali il presidente dell'IHH e altre persone di rilievo tra i passeggeri si rivolgono parlando con una certa spavalderia di come impedire agli israeliani di prendere la nave. Il giorno prima dell'intercettazione furono viste alcune persone che provavano la pressione degli idranti sul ponte.

⁶⁶ Depositione di Ehud Barak, ministro della Difesa, Commissione Turkel: Commissione pubblica di inchiesta.

100. In seguito alle comunicazioni radio con la marina israeliana e all'avvistamento delle prime imbarcazioni israeliane, fu evidente che l'abbordaggio della nave era una realtà imminente. Ai passeggeri fu data istruzione di indossare i giubbotti di salvataggio. Sebbene non sembra esserci stato un piano coordinato che coinvolgesse tutti i passeggeri, alcune persone si riunirono con l'intenzione di difendere la nave. Non vi sono tuttavia elementi per sostenere che esistesse un comando unificato a coordinamento della difesa dell'imbarcazione.

101. Durante la notte tra il 30 e il 31 maggio alcuni passeggeri prelevarono degli utensili elettrici dall'officina della nave, che non era tenuta sottochiave, e segarono sezioni di balaustra della lunghezza di circa un metro e mezzo, evidentemente per usarli come armi. Dalle balaustre furono rimosse anche porzioni di catene metalliche. Quando l'equipaggio della nave scoprì ciò che era stato fatto, gli utensili furono confiscati e chiusi nella cabina radio sul ponte. A un certo numero di passeggeri furono inoltre distribuite delle maschere antigas per contrastare l'effetto dei gas lacrimogeni. La Missione osserva tuttavia che l'equipaggiamento standard antincendio della nave avrebbe in ogni caso incluso apparati respiratori. Inoltre, il fatto che alcuni passeggeri fossero impegnati fino all'ultimo minuto nel forgiare armi rudimentali poco prima dell'intercettazione, suffraga le conclusioni della Missione sul fatto non sono erano state portate armi a bordo della nave.

Preparativi e pianificazione su Challenger 1, Sfendoni, Eleftheri Mesogios e Rachel Corrie

102. I passeggeri e l'equipaggio della *Challenger 1* erano stati addestrati nelle tecniche della resistenza passiva, alla non violenza e su come comportarsi in caso di detenzione in Israele (ad esempio contattare un avvocato prima dell'imbarco). I testimoni hanno riferito che vi erano state discussioni preliminari tra i partecipanti su come rispondere a un tentativo israeliano di abbordaggio, durante le quali l'equipaggio aveva insistito sul fatto che non bisognava cercare di respingere gli assaltanti con la forza fisica. Il capitano e l'equipaggio si opposero alla proposta di bloccare l'accesso al ponte, in quanto si temeva che ciò avrebbe esasperato i soldati. L'intenzione, secondo i testimoni, era quella di opporre una resistenza simbolica ai soldati, sufficiente per dimostrare che l'abbordaggio avveniva in modo non

consensuale. Il piano di reazione all'abbordaggio della *Challenger 1* era in parte informato dall'esperienza di alcuni passeggeri di navi che in passato erano già state intercettate dagli israeliani.

103. I testimoni a bordo della *Sfendoni* e della *Eleftheri Mesogios* hanno confermato di avere avuto discussioni simili sulle loro navi. Sulla *Eleftheri Mesogios* fu inoltre deciso che gli idranti potevano essere scambiati per armi e pertanto non dovevano essere utilizzati. Sulla *Sfendoni* i passeggeri intendevano sedersi sul ponte e rallentare ogni tentativo di prenderne il controllo attraverso la resistenza passiva.

104. I passeggeri della *Rachel Corrie* accettarono [la strategia non violenta, n.d.t.] e prima dell'abbordaggio informarono gli israeliani che non avrebbero opposto alcuna resistenza alle loro forze armate.

Preparativi e panificazione sulla Gazze 1 e la Defne Y

105. Non vi sono informazioni circa particolari preparativi da parte dell'equipaggio o dei passeggeri della *Gazze 1* e della *Defne Y* per difendersi da un eventuale abbordaggio.

B. Intercettazione della flottiglia di Gaza da parte della marina israeliana, 31 maggio 2010

1. Descrizione materiale e conclusioni

106. La Missione ha concluso che i fatti di seguito descritti sono stati accertati in misura soddisfacente.

a) Contatti tra la marina israeliana e le navi della flottiglia

107. La flottiglia lasciò il punto di incontro alle ore 15.54 del 30 maggio 2010 e procedette in direzione sud-ovest su una rotta di 222 gradi. La rotta fu corretta a 185 gradi, quasi in direzione sud, alle ore 22.30 per l'approssimarsi della costa di Israele e per mantenere una rotta più o meno parallela con la costa. La flottiglia si mantenne a una distanza di 70 miglia nautiche dalla costa in quanto un dispaccio NAVTEX aveva avvertito che i militari israeliani stavano

conducendo esercitazioni fino a un raggio di 68 miglia nautiche dalla costa.

108. Il primo contatto radio con la marina israeliana avvenne alle ore 22:30 circa. Ciascuna nave fu contattata separatamente dalla marina israeliana, una dopo l'altra, sul canale 16 e fu chiesto loro di passare su un canale alternativo. Tutte le navi si rifiutarono di cambiare canale affinché la conversazione potesse essere udita da tutti i naviganti. La marina israeliana chiese a ciascun natante di identificarsi e di dichiarare la propria destinazione. Quindi avvertì le navi, con messaggi leggermente diversi da nave a nave, che si stavano avvicinando a un'area di guerra sottoposta a un blocco navale, che lo spazio marittimo di Gaza è chiuso a tutte le imbarcazioni e che dovevano cambiare rotta per consegnare il loro carico umanitario al porto di Ashdod in Israele. In alcuni messaggi il capitano della nave contattata veniva avvertito che sarebbe stato ritenuto personalmente responsabile delle conseguenze della mancata esecuzione delle richieste israeliane. I contatti della marina israeliana erano simili a quelli già avvenuti in occasione dei precedenti tentativi del Free Gaza Movement di entrare a Gaza per mare.

109. Nelle loro risposte i capitani delle diverse navi dichiararono che la loro destinazione era Gaza e che lo scopo era quello di consegnare aiuti umanitari. Affermarono inoltre che le forze armate israeliane non avevano il diritto di ordinare alle navi di cambiare rotta e che il blocco a cui facevano riferimento era illegale. Un rappresentante del Free Gaza Movement parlò agli israeliani a nome dell'intera flottiglia, ripetendo che i passeggeri erano civili disarmati che trasportavano aiuti umanitari e che nessuna delle navi doveva essere considerata come una minaccia di qualsiasi tipo per Israele. Non fu mai formulata da parte della marina israeliana alcuna richiesta di ispezionare il carico. I contatti con la marina israeliana continuarono fino a circa le ore 2.00, quando le attrezzature per la comunicazione furono bloccate dalle forze israeliane, tagliando ogni comunicazione con l'esterno. Le navi della flottiglia furono comunque in grado di tenersi in contatto attraverso le ricetrasmittenti.

110. Nei primi giorni di giugno 2010 le autorità israeliane hanno reso pubbliche le registrazioni audio di ciò che sembrano essere le comunicazioni intercorse tra la marina israeliana e la *Defne Y*, in cui si ascoltano riferimenti offensivi da parte di sconosciuti ad «Auschwitz»

e agli attacchi dell'11 settembre 2001 contro il World Trade Center di New York. La Missione non è tuttavia convinta che queste registrazioni siano autentiche e il governo di Israele non ha messo questi materiali a disposizione della Missione per una verifica adeguata. Alla Missione sono stati forniti elementi di prova concreti per concludere che tali affermazioni non sono state pronunciate da nessuna delle persone coinvolte nelle comunicazioni sulla flottiglia.

111. L'equipaggio e i passeggeri delle sei navi ebbero la percezione visiva della presenza delle imbarcazioni israeliane poco dopo l'inizio delle comunicazioni, tra le ore 23.00 e la mezzanotte, sia attraverso gli avvistamenti sia grazie alle comunicazioni tra le navi con le ricetrasmittenti. Le navi israeliane più grandi e gli elicotteri entrarono nel raggio visivo dell'equipaggio alle ore 1.00 circa del 31 maggio. Simili avvistamenti avvennero a bordo delle altre navi all'incirca nelle stesse ore.

b) Eventi a bordo della *Mavi Marmara*⁶⁷

i) Primi tentativi di abbordare la Mavi Marmara da mare

112. I canotti israeliani fecero un primo tentativo di abbordaggio della *Mavi Marmara* dal mare poco prima delle ore 04.30. Diversi canotti si avvicinarono alla poppa della nave, sia da porto che da dritta. L'avvicinamento fu accompagnato dall'esplosione di armamenti non letali contro la nave, quali fumogeni, bombe stordenti, gas lacrimogeni e proiettili di vernice. In questa fase potrebbero essere stati impiegati anche proiettili di gomma. In ogni caso, nonostante qualcuno abbia dichiarato che dai gommoni siano partite anche munizioni cariche, la Missione non è convinta che ciò sia avvenuto. Il fumo e i gas lacrimogeni non furono efficaci per via della forte brezza marina e, successivamente, della discesa degli elicotteri.

113. Le forze armate israeliane tentarono di abbordare la nave agganciando delle scale allo scafo. I passeggeri si attivarono per

⁶⁷ Per gli scopi di questo rapporto è stata adottata la seguente terminologia per descrivere i diversi ponti della *Mavi Marmara*: ponte superiore - è il tetto della nave su cui si trovano la torre satellitare e il fumaio; ponte di coperta - è il ponte sottostante il ponte superiore che dà accesso al ponte di prua; ponte di prua - è il ponte aperto più basso, da cui si accede alla parte anteriore della nave.

respingere il tentato abbordaggio utilizzando gli idranti della nave⁶⁸ e scagliando diversi oggetti sulle imbarcazioni, tra cui sedie, bastoni, una scatola di piatti e altri oggetti che si trovavano a portata di mano. Questo primo tentativo di abbordaggio fallì. La Missione ritiene che le forze armate israeliane avrebbero dovuto rimettere in discussione i loro piani allorché divenne ovvio che il fatto di portare i propri soldati a bordo avrebbe potuto causare vittime civili.

ii) Atterraggio dei soldati dagli elicotteri sulla Mavi Marmara

114. Pochi minuti dopo il primo infruttuoso tentativo dei soldati di salire a bordo con i canotti, il primo elicottero si avvicinò alla nave alle ore 4.30 circa, librandosi sopra al ponte superiore. In quel momento nell'area centrale del ponte superiore si trovavano tra i 10 e i 20 passeggeri, ma il numero crebbe quando gli altri passeggeri seppero ciò che vi stava accadendo. Le forze armate israeliane usarono fumogeni e bombe stordenti nel tentativo di liberare un'area sufficiente all'atterraggio dei soldati. La prima fune calata dall'elicottero fu presa dai passeggeri e legata a un punto del ponte superiore, rendendola così inefficace ai fini della discesa dei soldati. Una seconda fune fu quindi lanciata e il primo gruppo di soldati riuscì a scendere. La Missione non ritiene plausibile che i soldati tenessero le loro armi in pugno e facessero fuoco mentre scendevano lungo la corda. Essa ha tuttavia concluso che sono state esplose munizioni

⁶⁸ È opportuno osservare che, nella circolare dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) «Guida per gli armatori e gli operatori navali, i capitani e gli equipaggi in tema di prevenzione e repressione degli atti di pirateria e rapina a mano armata contro le navi» del giugno 2009, l'uso degli idranti è raccomandato come mezzo per impedire i tentativi di abbordaggio da parte di pirati e rapinatori armati. La circolare IMO Msc.1/Circ.1334, 23 giugno 2009, allegato, par. 57 afferma che: «Anche l'uso degli idranti deve essere preso in considerazione, per quanto possa essere difficoltoso governarli se è in corso anche una manovra evasiva. Una pressione di 80 libbre per pollice quadrato [ca. 14 chilogrammi per centimetro quadrato, n.d.t.] o superiore si è dimostrata in grado di dissuadere e respingere gli aggressori. Questi non solo dovrebbero combattere contro il getto d'acqua, ma correrebbero anche il rischio che la loro nave sia inondata e riporti danni al motore e ai sistemi elettrici. Si potrebbe valutare la predisposizione di attrezzature per indirizzare il getto degli idranti e allo stesso tempo proteggere l'operatore dell'idrante. Si potrebbe inoltre predisporre un certo numero di idranti pronti per essere messi in pressione in breve tempo al primo avviso di un potenziale attacco».

cariche dagli elicotteri sul ponte superiore prima della discesa dei soldati.

115. Con le scarse prove a disposizione è difficile delineare l'esatta dinamica degli eventi svoltisi sul ponte superiore tra il momento in cui i primi soldati sono scesi dall'elicottero e quello in cui le forze israeliane si sono assicurate il controllo del ponte. Vi fu una colluttazione tra i passeggeri e i primi soldati che tentavano di scendere sul ponte superiore, a causa della quale almeno due soldati furono spinti sul ponte di coperta, dove dovettero confrontarsi con un gruppo di passeggeri che tentarono di strappar via loro le armi. Il giubbotto di almeno uno dei soldati fu rimosso mentre veniva spinto oltre il lato del ponte. Diverse armi furono strappate ai soldati dai passeggeri e gettate in mare: una di esse, una pistola 9mm, fu scaricata da uno dei passeggeri, un ex membro della marina militare americana, di fronte a testimoni e in seguito nascosta in un'altra parte della nave nel tentativo di conservare una prova.

116. Diversi passeggeri sul ponte superiore ingaggiarono una lotta con i soldati usando pugni, bastoni, spranghe di metallo e coltelli.⁶⁹ Almeno un soldato fu trafitto da un coltello o da un altro oggetto acuminato. I testimoni hanno riferito alla Missione che il loro obiettivo era quello di sottomettere e disarmare i soldati, in modo che non potessero nuocere. La Missione ha accertato che almeno due passeggeri sul ponte di coperta hanno utilizzato anche fionde per scagliare piccoli proiettili contro gli elicotteri. La Missione non ha trovato alcuna prova del fatto che uno o più passeggeri abbiano usato armi da fuoco, o che siano state portate armi da fuoco a bordo della nave. Nonostante le richieste, la Missione non ha ricevuto da parte delle autorità israeliane alcun rapporto medico o altra documentazione sostanziale relativa a eventuali ferite da arma da fuoco riportate dai soldati che hanno partecipato all'azione. I medici che hanno esaminato i tre soldati portati sotto coperta non hanno notato alcuna ferita di questo tipo. La Missione ha inoltre concluso che i rapporti israeliani sulle prove di presunte ferite da arma da

⁶⁹ La Missione non ha trovato prove di coltelli portati a bordo dai passeggeri, salvo il singolo caso di un coltello tradizionale cerimoniale. Tuttavia sulla *Mavi Marmara* vi erano sei cucine, ciascuna delle quali attrezzata con coltelli da cucina di uso comune.

fuoco riportate dai soldati israeliani sono talmente incoerenti e contraddittori da dover essere rigettati.⁷⁰

iii) Morte di nove passeggeri e ferimento di almeno altri 50

117. Durante l'operazione per assicurarsi il controllo del ponte superiore, le forze armate israeliane fecero atterrare i soldati da tre elicotteri nell'arco di 15 minuti.⁷¹ Le forze armate israeliane utilizzarono proiettili di vernice, proiettili di plastica e munizioni cariche, esplosi sia dai soldati che si trovavano sull'elicottero, sia da quelli che erano scesi sul ponte superiore. L'uso di munizioni cariche in questo arco di tempo causò la morte di quattro passeggeri⁷² e ne ferì almeno altri 19, 14 dei quali con colpi di arma da fuoco. I punti di fuga dal ponte superiore al ponte di coperta erano stretti e limitati e pertanto era molto difficile per i passeggeri che si trovavano in quest'area evitare di essere colpiti dalle munizioni cariche. Almeno uno di essi fu colpito mentre azionava una videocamera e non era coinvolto in nessuna delle colluttazioni con i soldati. La maggioranza delle ferite da arma da fuoco riportate dai passeggeri erano all'altezza della testa, del torace, dell'addome e della schiena. Dato il numero relativamente basso di passeggeri sul ponte superiore durante l'incidente, la Missione è portata a concludere che la grande maggioranza di essi fu ferita dai proiettili.

⁷⁰ Nella sua deposizione alla Commissione Turkel, 11 agosto 2010, il capo di stato maggiore Ashkenazi ha riferito che uno degli attivisti avrebbe «sparato a un soldato nell'addome» e che «nel corso della battaglia cinque soldati [erano stati] feriti da accoltellamenti, colpi e spari». Tuttavia, nel corso del dibattito d'urgenza tenutosi alla quattordicesima sessione del Consiglio dei diritti umani, il primo giugno 2010, il rappresentante permanente di Israele aveva affermato che i passeggeri avrebbero «sparato contro due soldati israeliani». Di contro, nella risposta dello Stato all'udienza di *habeas corpus* del 2 giugno 2010 (petizione HJC 4913/10 presso la corte suprema di Israele a Gerusalemme, con funzioni di alta corte di giustizia, trad. non ufficiale), non si faceva alcun riferimento specifico a soldati israeliani raggiunti da colpi da arma da fuoco.

⁷¹ Nella deposizione alla Commissione Turkel, 11 agosto 2010, il capo di stato maggiore Ashkenazi ha affermato che il primo elicottero trasportava 15 soldati, il secondo 12 e il terzo 14.

⁷² Fahri Yaldiz, Furkan Doğan, İbrahim Bilgen e Ali Haydar Bengi.

118. I soldati israeliani continuarono a sparare sui passeggeri che erano già stati feriti, con munizioni cariche, sacchetti contundenti (*bean bags*) e proiettili di plastica. L'analisi forense ha dimostrato che a due dei passeggeri uccisi sul ponte superiore sono state inferte ferite compatibili con quelle prodotte da spari a distanza ravvicinata mentre erano distesi al suolo: Furkan Doğan ricevette un proiettile in volto e İbrahim Bilgen fu ferito a morte da un sacchetto contundente, sparatogli alla testa da una distanza così ravvicinata da far sì che alcune parti, come l'imbottitura, gli penetrarono nel cranio e raggiunsero il cervello. Alcuni dei feriti furono inoltre sottoposti a ulteriori violenze, colpiti con i calci di un'arma, presi a calci sulla testa, sul petto e sulla schiena, e insultati verbalmente. Alcuni passeggeri feriti furono ammanettati e lasciati privi di cure per un certo tempo, e in seguito trascinati per le braccia o per le gambe fino alla parte anteriore del ponte.

119. Dopo aver preso il controllo del ponte superiore, le forze armate israeliane si prepararono a scendere sul ponte di coperta allo scopo di conquistare il ponte di comando e quindi assicurarsi il controllo della nave. Questa operazione fu accompagnata da una serie di sparatorie incentrate sulla porta a babordo che dava accesso alla pozzo delle scale principale per raggiungere il ponte di coperta. La porta si trovava vicino al boccaporto e alla scala a pioli che conduce dal ponte superiore al ponte di coperta.

120. I soldati israeliani spararono munizioni cariche sia dal ponte superiore contro i passeggeri che si trovavano sotto, sia, una volta scesi, dal ponte di coperta. Almeno quattro passeggeri furono uccisi⁷³ e almeno nove feriti (cinque con ferite da arma da fuoco) nel corso di questa fase. Nessuno dei quattro passeggeri uccisi, tra i quali un fotografo che nel momento in cui gli spari lo raggiunsero stava scattando fotografie e fu colpito dall'alto da un soldato israeliano posizionato sul ponte superiore, rappresentava alcun pericolo per le forze armate israeliane. Vi fu un'intensa sparatoria dei soldati israeliani con munizioni cariche sul ponte superiore e diversi passeggeri furono feriti o uccisi mentre tentavano di rifugiarsi dietro la porta o aiutavano altri a farlo. I passeggeri feriti furono portati

⁷³ Cevdet Kiliçlar, Cengiz Songür, Cengiz Akyüz e Çetin Topçuoğlu.

all'interno della nave attraverso la scala e il ponte di comando e aiutati a scendere al piano inferiore, dove poterono ricevere qualche forma di assistenza medica da parte dei medici e di altre persone a bordo.

121. Un testimone ha descritto le circostanze dell'uccisione di uno dei passeggeri sul ponte di coperta:

Vidi due soldati in piedi in cima al tetto che puntavano le loro armi verso qualcosa sul tetto che non riuscivo a vedere. C'erano due tizi nascosti sotto una passerella della nave a destra e gridai loro di non muoversi. I due passeggeri stavano proprio sotto i soldati. Non potevano vedere i soldati e i soldati non potevano vedere loro fintanto che fossero rimasti nascosti sotto la passerella. Poi i due tizi uscirono rendendosi visibili mentre cercavano di scappare verso la porta di metallo. Uno di loro riuscì ad aprire la porta e a entrare. L'altro deve essere stato colpito. Da ciò che ho visto penso sia stato colpito alla testa: non si muoveva più. Era a 20-30 metri da me. Quando fu colpito, il suo compagno aprì la porta e, usandola come scudo, cercò di raggiungerlo. Ci riuscì e lo tirò dentro per un braccio. Non ho visto sangue, ma non si muoveva più.

122. Un gruppo di 20 passeggeri, alcuni con mazze, bastoni e maschere antigas, si trovavano sulla scala all'interno della nave, o attorno ad essa. Un passeggero che si trovava all'interno dietro alla porta fu colpito attraverso l'oblò rotto della porta da un soldato che si trovava all'esterno a pochi metri di distanza, sul ponte di coperta.

123. Durante la sparatoria sul ponte di coperta, quando fu chiaro che un gran numero di passeggeri era stato ferito, Bulent Yildirim, il presidente di IHH e uno dei principali organizzatori della flottiglia, si tolse la maglietta bianca e la usò come bandiera bianca in segno di resa. Ciò non sembra avere sortito alcun effetto e la sparatoria sulla nave proseguì.

124. Le forze armate israeliane scesero sul ponte di coperta e si mossero rapidamente per impossessarsi del ponte di comando verso prua. La porta e le finestre del ponte di comando furono investite dai proiettili e fu ordinato al capitano di spegnere i motori. I soldati israeliani entrarono nella sala di comando attraverso la porta e le

finestre rotte. L'equipaggio fu fatto stendere sul pavimento con le armi puntate. Il capitano rimase in piedi ma fu tenuto sotto tiro.

iv) Sparatorie sul ponte di prua, liberazione dei soldati israeliani e fine dell'operazione

125. Durante la colluttazione iniziale sul ponte superiore tre soldati israeliani erano stati catturati e portati all'interno della nave. Mentre alcuni passeggeri desideravano far loro del male, altri passeggeri si assicurarono che fossero protetti e potessero ricevere le prime rudimentali cure dai medici che si trovavano a bordo. Due dei soldati erano stati feriti all'addome. Uno di loro presentava una ferita superficiale all'addome causata da un oggetto tagliente, che era penetrato fino al tessuto sottocutaneo. Nessuno dei tre soldati era stato ferito da armi da fuoco, secondo i medici che li hanno visitati. Tutti e tre erano in stato di shock e riportavano tagli, graffi e traumi da contatto.

126. Quando fu chiara la gravità degli eventi che si stavano svolgendo sui ponti esterni, tra alcuni organizzatori della flottiglia crebbe il timore che la detenzione dei soldati israeliani catturati potesse avere gravi implicazioni per la sicurezza di tutti i passeggeri a bordo.⁷⁴ Si decise di liberare i soldati, che furono portati a prua del ponte inferiore. Una volta lì, due dei soldati si tuffarono in mare dove furono raccolti dalle imbarcazioni israeliane. Il terzo soldato non saltò e fu rapidamente raggiunto da altri commilitoni che scesero dal ponte superiore.

127. Almeno quattro passeggeri furono feriti sul ponte di prua della nave, sia prima della liberazione dei soldati israeliani sia all'incirca nello stesso lasso di tempo. Almeno due passeggeri furono feriti da munizioni cariche. Gli altri, tra cui un medico che stava soccorrendo i passeggeri feriti, da sacchetti imbottiti (*bean bags*).

⁷⁴ Sembra inoltre che le forze armate israeliane stessero progettando di entrare nelle cabine della nave allo scopo di localizzare i tre soldati. Nella deposizione del capo di stato maggiore Ashkenazi alla Commissione Turkel, 11 agosto 2010, si afferma che quando le forze armate israeliane avvistarono i tre soldati sul ponte di prua «il comandante [si stava preparando] ad assalire l'area dei passeggeri per localizzare i soldati dispersi».

III. Intercettazione della flottiglia da parte della marina israeliana e sue conseguenze

128. Le forze armate israeliane hanno dichiarato che la fase attiva dell'operazione si è conclusa alle ore 05.17,⁷⁵ quando la nave era sotto il loro controllo e i tre soldati erano stati liberati. Nel corso dell'operazione, durata 45-50 minuti, nove passeggeri erano stati uccisi, 24 feriti in modo grave da munizioni cariche e un gran numero di altri passeggeri feriti da tondini di plastica, sacchetti imbottiti (*bean bags*) e altre munizioni.

⁷⁵ Come affermato dal capo di stato maggiore Ashkenazi nella sua deposizione alla Commissione Turkel (11 agosto 2010).

Tabella - Decessi tra i partecipanti della flottiglia

Morti sul ponte superiore (tetto)

Furkan Doğan

Furkan Doğan, 19 anni, doppia cittadinanza turca e statunitense, stava facendo delle riprese con una piccola videocamera nella parte centrale del ponte superiore quando è stato raggiunto dai primi colpi di munizioni cariche. Sembra che sia rimasto disteso sul ponte in stato cosciente o semi-cosciente per un certo lasso di tempo. In tutto Furkan ha riportato cinque ferite da proiettile: al volto, alla testa, alla schiena, al torace e alla gamba e al piede sinistri. Tutti i fori di entrata si trovano sulla parte posteriore del corpo ad eccezione della ferita al volto, causata da un proiettile entrato dalla parte destra del naso. Secondo l'analisi forense, le bruciature attorno alla ferita sul volto indicano che il colpo è stato esploso a bruciapelo. Inoltre la traiettoria della ferita, dal basso all'alto, unitamente a una forte abrasione alla spalla sinistra che potrebbe rappresentare il punto di uscita del proiettile, è compatibile con l'ipotesi per cui il colpo sarebbe stato ricevuto mentre la vittima era distesa sulla schiena. Le altre ferite non sono state causate da fuoco ravvicinato, a contatto o bruciapelo, ma non è possibile determinare l'esatta distanza di fuoco. I colpi alla gamba e al piede sono stati molto probabilmente ricevuti in posizione eretta.

İbrahim Bilgen

İbrahim Bilgen, cittadino turco di Siirt, Turchia, 60 anni, si trovava sul ponte superiore ed è stato uno dei primi passeggeri ad essere colpito. Ha ricevuto un proiettile al petto, con traiettoria dall'alto al basso e a distanza non ravvicinata. Altre due ferite da proiettile lo hanno raggiunto sul lato destro della schiena e alla natica sinistra, entrambe con traiettoria da tergo a fronte. Queste ferite non sarebbero sufficienti a causare la morte immediata, bensì per dissanguamento in assenza di cure mediche tempestive. Il referto forense dimostra che l'uomo è stato colpito su un lato della testa con un *soft-baton* a distanza talmente ravvicinata che un proiettile *bean bag* e la sua imbottitura sono penetrati nel cranio raggiungendo il cervello. La salma riporta anche un'ulteriore escoriazione sul fianco destro, compatibile con una ferita da *bean bag*. Le ferite suggeriscono che l'uomo sia stato inizialmente colpito dai

soldati a bordo dell'elicottero e in seguito ulteriormente colpito alla testa mentre giaceva al suolo già ferito.

Fahri Yaldiz

Fahri Yaldiz, cittadino turco di Adiyaman, 42 anni, è stato raggiunto da cinque proiettili: uno alla testa, uno alla gamba sinistra e tre alla gamba destra. La ferita sul petto è stata causata da un proiettile entrato in prossimità del capezzolo sinistro, che ha colpito il cuore e i polmoni fuoriuscendo dalla spalla. Questa ferita ne avrebbe causato rapidamente la morte.

Ali Heyder Bengi

Secondo il rapporto medico-legale, Ali Heyder Bengi, cittadino turco di Diyarbakir, 38 anni, è stato colpito da sei proiettili: uno al petto, uno all'addome, uno al braccio destro, uno alla coscia destra e due alla mano sinistra. Un proiettile si è conficcato nel torace. Nessuna di queste ferite avrebbe causato una morte istantanea, ma il danno al fegato ha prodotto un'emorragia fatale in assenza di cure mediche. Le numerose testimonianze suggeriscono che i soldati israeliani gli avrebbero sparato alla schiena e al torace mentre giaceva sul ponte a causa dei primi colpi ricevuti.

Morti sul ponte di coperta a babordo

Cevdet Kiliçlar

Cevdet Kiliçlar, cittadino turco di 38 anni di Istanbul, si trovava sulla Mavi Marmara in qualità di fotografo ingaggiato dall'IHH. Nel momento in cui fu colpito era in piedi sul lato sinistro del ponte di coperta, vicino alla porta che conduce alla scala principale, e stava cercando di fotografare i soldati israeliani sul ponte superiore. Secondo i referti del patologo, è stato colpito da un singolo proiettile in fronte, tra i due occhi. Il proiettile ha seguito una traiettoria orizzontale che ha attraversato la parte centrale del cervello da fronte a tergo. Sarebbe morto istantaneamente.

Cengiz Akyüz e Cengiz Songür

Cengiz Akyüz, 41 anni di Hatay, e Cengiz Songür, 46 anni di Izmir, entrambi cittadini turchi, sono stati feriti in rapida successione dal fuoco proveniente dall'alto mentre si trovavano sul ponte superiore.

Dopo avere inizialmente trovato un rifugio, sono stati raggiunti dai colpi mentre tentavano di superare la porta che conduce alla scala principale. Cengiz Akyüz è stato colpito alla testa ed è probabile che sia deceduto all'istante. Il rapporto del patologo indica quattro ferite: al collo, al volto, al petto e alla coscia. Cengiz Songür ha ricevuto un singolo proiettile nella parte superiore del torace sotto il collo, esploso da un'angolatura alta, che si è conficcato nella cavità toracica destra danneggiando il cuore e l'aorta. I medici all'interno della nave hanno tentato invano di rianimarlo con il massaggio cardiaco.

Çetin Topçuoğlu

Çetin Topçuoğlu, cittadino turco di 54 anni di Adana, era tra coloro che cercavano di portare i passeggeri feriti all'interno della nave affinché fossero curati. Anch'egli è stato colpito mentre si trovava vicino alla porta del ponte di coperta. Non è morto subito e sua moglie, che pure si trovava a bordo della nave, era con lui al momento del decesso. È stato raggiunto da tre proiettili. Uno è entrato dall'alto nei tessuti molli del lato destro della nuca, è uscito dal collo ed è rientrato nel torace. Un altro è entrato nella natica sinistra e si è conficcato nella parte destra del bacino. Il terzo è entrato nella parte destra dell'inguine ed è fuoriuscito dalla zona lombare. Vi sono elementi per sostenere che la vittima possa essersi trovata in posizione accucciata o chinata nel momento in cui è stata inferta questa ferita.

Morti e feriti gravi in luoghi non determinati

Necdet Yildirim

Il luogo e le circostanze della morte da arma da fuoco di Necdet Yildirim, cittadino turco di 31 anni di Istanbul, rimangono poco chiari. È stato colpito due volte al torace, di fronte e da tergo. Entrambi i proiettili hanno seguito una traiettoria dall'alto al basso. Sono state riscontrate anche escoriazioni compatibili con l'impatto di proiettili di plastica.

Ferimento di Uğur Suleyman Söylemez (in coma)

La gravità delle ferite inferte a Uğur Suleyman Söylemez, cittadino turco di 46 anni di Ankara, tra cui una ferita da proiettile al capo, hanno lasciato la vittima in coma in un ospedale di Ankara. È tuttora in condizioni critiche con gravi danni alla testa.

v) *Cura dei feriti sulla Mavi Marmara*

129. Mentre l'operazione israeliana era ancora in corso, i passeggeri all'interno della nave cercavano di prestare soccorso ai feriti. Tra i passeggeri si trovavano all'incirca 15 tra medici, infermieri e altre persone con specializzazioni sanitarie, tra cui un oftalmologo e un ortopedico. Prima dell'attacco i medici si erano riuniti e avevano concordato di utilizzare la piccola stanza di pronto soccorso della nave, ma non si aspettavano di dover trattare le lesioni che poi si presentarono loro, né si erano preparati per farlo. I pochi medicinali e la mancanza di attrezzature appropriate resero molto difficile curare in maniera adeguata le persone ferite, soprattutto quelle che erano state colpite da munizioni cariche e dovevano essere immediatamente operate. Verso la fine dell'operazione israeliana più di trenta persone erano in cura nelle cabine, perlopiù sottocoperta in aree chirurgiche di fortuna. Venti di esse versavano in condizioni critiche.

130. Gli organizzatori della flottiglia e gli altri passeggeri cercarono di chiedere alle forze armate israeliane di fornire le cure necessarie alle persone ferite. Uno degli organizzatori utilizzò il sistema di intercomunicazione della nave per chiedere assistenza in ebraico e altre persone comunicarono direttamente attraverso gli oblò della cabina o affiggendo cartelli scritti in inglese ed ebraico agli oblò della nave. Questi tentativi si rivelarono infruttuosi e si dovette attendere fino a due ore, prima che le forze armate israeliane portassero fuori i feriti. Questi furono tuttavia obbligati a lasciare le cabine autonomamente, o portati all'esterno in maniera brusca, evidentemente senza alcun riguardo per la natura delle loro ferite e il disagio che ciò avrebbe causato.

131. I passeggeri feriti furono portati a prua del ponte superiore, dove si unirono agli altri passeggeri feriti durante l'operazione sul ponte superiore e dove erano stati lasciati i corpi delle persone uccise. I passeggeri feriti, compresi quelli più gravi con lesioni da arma da fuoco, furono ammanettati con manette di plastica che in molti casi furono legate in modo tanto stretto da causare ad alcuni dei feriti la perdita della sensibilità nelle mani. Queste manette di plastica non possono essere allentate senza essere tagliate, ma possono essere strette. Molti furono inoltre fatti spogliare nudi e dovettero attendere così, probabilmente per due o tre ore, prima di ricevere cure mediche,

le quali furono somministrate dalle forze armate israeliane a un certo numero di feriti sul ponte superiore della nave.⁷⁶

132. Nel giro di diverse ore i passeggeri feriti furono infine aerotrasportati in elicottero dalle forze armate israeliane dalla nave agli ospedali in Israele.⁷⁷ Tuttavia, alcuni dei feriti rimasero a bordo della *Mavi Marmara*, almeno uno dei quali con lesioni da arma da fuoco, e non ricevettero cure mediche adeguate fino all'attracco al porto di Ashdod, molte ore più tardi.

vi) Perquisizione e prima detenzione dei passeggeri della Mavi Marmara

133. Tutti gli altri passeggeri della *Mavi Marmara* furono portati uno per uno dalle zone delle cabine ai ponti esterni, dove furono perquisiti. La grande maggioranza dei passeggeri, compresi il capitano della nave e l'equipaggio, furono quindi legati con manette di plastica e obbligati a stare in ginocchio sui diversi ponti per alcune ore. Alcuni di essi, tra cui donne, anziani e persone provenienti da paesi occidentali, non furono ammanettati o lo furono solo temporaneamente, quindi liberati dopo poco tempo e autorizzati a sedersi sulle panchine. Molti di coloro che erano inginocchiati erano inzuppati dall'acqua sollevata dalle eliche degli elicotteri e dovettero rimanere per tutto il tempo con i vestiti bagnati soffrendo notevolmente per via del freddo. Altri passeggeri sui ponti aperti riportarono gravi scottature alla pelle a causa dell'esposizione al sole per diverse ore: i referti medici indicano che almeno 13 passeggeri hanno riportato ustioni di primo grado a causa di ciò. Nel corso del viaggio di 12 ore fino al porto di Ashdod, in Israele, i passeggeri furono riportati all'interno della nave e autorizzati a prendere posto sui sedili a disposizione.

⁷⁶ Secondo la testimonianza del capo di stato maggiore Ashkenazi alla Commissione Turkel (11 agosto 2011), 14 passeggeri sarebbero stati sottoposti a intervento chirurgico a bordo della nave.

⁷⁷ Sempre secondo la testimonianza di cui alla nota precedente, 31 passeggeri e sette soldati israeliani feriti sarebbero stati aerotrasportati dalla nave utilizzando «circa 40 elicotteri di evacuazione». Le operazioni di evacuazione si sarebbero concluse entro le ore 12.30.

134. Nel corso della detenzione dei passeggeri, o mentre questi erano inginocchiati sui ponti esterni per diverse ore, furono commessi abusi fisici da parte delle forze armate israeliane, con calci, pugni e percosse con il calcio dei fucili. Un corrispondente straniero, che si trovava bordo in veste professionale, fu gettato a terra, preso a calci e percosso prima di essere ammanettato. I passeggeri non erano autorizzati a parlare o a muoversi e furono frequenti i casi di abuso verbale, tra i quali apprezzamenti sessuali offensivi all'indirizzo dei passeggeri di sesso femminile. Ai passeggeri fu negato l'accesso ai servizi igienici, oppure furono costretti ad attendere lunghi periodi prima di esservi accompagnati, e costretti a utilizzarli sotto lo sguardo dei soldati e con le manette addosso. A causa di ciò molti passeggeri soffrirono gravi disagi, mentre altri usarono contenitori di fortuna, ad esempio bottiglie di plastica. Altri ancora furono costretti a urinare nei vestiti. Le forze armate israeliane utilizzarono anche dei cani e alcuni passeggeri riportarono ferite inferte dal morso dei cani. Ad alcuni testimoni affetti da patologie croniche, come i diabetici e i cardiopatici, non fu concesso di assumere i farmaci loro necessari, che erano stati confiscati dai soldati israeliani.

135. Il modo in cui le manette di plastica erano legate ai polsi dei passeggeri cagionava dolori gravi e disagio. I soldati israeliani abusarono ampiamente delle manette, stringendole al punto di causare dolori, gonfiore e blocco della circolazione sanguigna, con perdita della sensibilità nelle mani e nelle dita. I passeggeri che chiedevano che fossero allentate loro le manette furono in gran parte ignorati, o, per tutta risposta, le loro manette furono strette ulteriormente. A tre mesi di distanza alcuni passeggeri soffrono ancora di disturbi medici legati all'ammanettamento, e i referti forensi confermano che almeno 54 passeggeri hanno subito lesioni, abrasioni trasversali ed escoriazioni a causa delle manette imposte loro a bordo della *Mavi Marmara*.

c) Eventi a bordo della *Challenger I*

136. I passeggeri e l'equipaggio della *Challenger I*, l'imbarcazione più piccola e veloce della flottiglia, furono in grado di osservare i primi momenti dell'assalto alla *Mavi Marmara*. Quando fu chiaro che gli israeliani intendevano requisire l'imbarcazione, si decise di allontanare la *Challenger I* dalla formazione della flottiglia così da permettere ai

giornalisti a bordo di trasmettere la notizia dell'assalto attraverso la connessione internet satellitare, che continuava a funzionare, ma anche nella speranza che almeno una nave potesse raggiungere Gaza. La *Challenger I* fu inseguita da una corvetta israeliana, che si rivelò più veloce. Alla fine il motore di dritta perse la pressione dell'olio e il capitano, nel timore che gli israeliani speronassero la barca, spense i motori.

137. La nave fu intercettata da due imbarcazioni israeliane e da un elicottero. I passeggeri a bordo hanno riferito che prima di tentare l'abbordaggio, gli israeliani avevano lanciato almeno una granata stordente contro la nave. I passeggeri sui ponti avevano precedentemente concordato di ricorrere a tecniche di resistenza passiva per opporsi simbolicamente all'abbordaggio degli israeliani. Si misero in piedi l'uno accanto all'altro, disarmati, bloccando il percorso dei soldati. Questi ultimi aprirono il fuoco con proiettili di vernice e di plastica mentre salivano a bordo, colpendo e ferendo una donna al volto. Un'altra donna riportò un'escoriazione alla schiena causata da un proiettile di plastica.

138. Una volta a bordo, i soldati si attivarono per prendere il controllo del ponte di comando. I passeggeri che ostruivano l'accesso furono rimossi con la forza. Nell'entrare nel ponte di comando i soldati non incontrarono alcuna resistenza, ma una giornalista riportò un'ustione al braccio a causa di un'arma a elettroshock azionata da un militare. I testimoni hanno riferito che la preoccupazione principale dei soldati sembrava essere quella di confiscare i materiali e le apparecchiature fotografici.

139. Alla resistenza passiva dei passeggeri fu opposta la violenza. La testa di una donna fu sbattuta contro il ponte della nave e calpestata da un soldato israeliano. I passeggeri furono ammanettati con le mani dietro la schiena, in modo molto stretto e con strisce di plastica, mentre la donna colpita al volto fu lasciata senza cure.

140. Diversi passeggeri hanno riferito che era evidente che i soldati israeliani conoscevano l'identità di chi si trovava a bordo, in quanto facevano riferimento ad alcuni passeggeri per nome. Un libretto plastificato trovato addosso a un soldato sulla *Mavi Marmara*, che è stato filmato, identificava alcuni specifici passeggeri di diverse navi, tra cui anche la *Challenger I*, con nome e fotografia.

141. Un membro dell'equipaggio ha osservato che i soldati erano molto giovani, sembravano spaventati ed erano inizialmente poco organizzati. I soldati si comportarono in modo aggressivo con i passeggeri fin dall'inizio. I passeggeri erano ammanettati e fu loro negato l'accesso ai servizi igienici. Un uomo anziano fu costretto a urinare nei vestiti poiché gli fu vietato di utilizzare la toilette. Vi fu il tentativo di buttare una donna fuori dalla barca su uno dei gommoni. A due donne furono messi degli zaini di stoffa in testa per un lungo periodo di tempo. La donna ferita al volto nella fase iniziale dell'abbordaggio fu lasciata a lungo senza cure, sebbene a bordo vi fosse un ufficiale medico. La violenza fisica fu descritta come «ingiustificata ed eccessiva». Non fu fatta alcuna distinzione tra attivisti e giornalisti, nonostante la presenza a bordo di diversi rispettati giornalisti internazionali.

142. La barca approdò ad Ashdod alle ore 11.00 circa del 31 maggio. Diversi passeggeri si unirono per le braccia per resistere allo sbarco, lamentando di essere stati portati in Israele contro la loro volontà mentre si trovavano in acque internazionali. Due donne furono ammanettate e rimosse con la forza, mentre un uomo fu minacciato con un'arma a elettroshock a bruciapelo. I passeggeri furono condotti fuori dalla nave uno per uno, accompagnati da due funzionari israeliani.

d) Eventi a bordo della *Sfendoni*

143. L'operazione a bordo della *Sfendoni* si svolse nello stesso lasso di tempo in cui si dava l'assalto alla *Mavi Marmara*. I soldati riuscirono a salire direttamente a bordo con facilità dai gommoni, senza dover ricorrere a rampini o altre attrezzature. Prima dell'abbordaggio i soldati israeliani spararono contro la barca granate stordenti, proiettili di plastica e di vernice. Almeno due passeggeri furono colpiti, uno alla nuca. Secondo un medico che si trovava a bordo, una granata stordente sarebbe caduta nell'area del ponte ferendo alcune persone e causando lesioni all'udito di un uomo.

144. Una volta a bordo i soldati avanzarono verso il ponte della nave. I passeggeri avevano concordato di sedersi sui ponti della nave per significare la propria resistenza passiva, ma nei fatti il piano fu solo parzialmente attuato. Molti passeggeri, tra cui i più anziani, rimasero sottocoperta nel salone principale. Sopra, i passeggeri unirono le

braccia attorno al ponte. Gli israeliani procedettero quindi a scaricare pistole a elettroshock contro coloro che protestavano, per liberare il passaggio. Un medico, egli stesso vittima delle scariche, curò in seguito numerose ustioni elettriche subite dai passeggeri. Quando due soldati israeliani entrarono nel ponte [di comando, n.d.t.], un membro dell'equipaggio afferrò saldamente il timone e protestò dicendo che la nave era in acque internazionali. Un soldato lo colpì con il calcio della pistola e nella colluttazione che seguì il capitano ricevette un calcio sulla schiena, diversi pugni sul volto e un'ustione da fulminazione da un'arma a elettroshock.

145. A un certo punto, quando la nave era già sotto il controllo israeliano, un passeggero fu trattato bruscamente e legato mani e piedi con strisce di plastica. Urlò per protestare il fatto che le strisce erano troppo strette. Su insistenza di un medico, le manette gli furono rimosse. L'uomo si mise allora a correre e saltò in mare. Fu raccolto più tardi da un'altra nave.

146. Le forze armate israeliane presero il controllo della nave e fecero sedere i passeggeri. In un primo momento alcuni di essi furono legati con strisce di plastica, ma la maggior parte fu lasciata libera. I soldati tentarono di impedire a un medico di curare le ferite dei passeggeri, dicendo che un ufficiale medico dell'esercito a bordo se ne sarebbe occupato. Ma poiché l'ufficiale era mascherato e armato come gli altri soldati, i passeggeri non volevano essere curati da lui. Il medico disse che avrebbero dovuto sparargli per impedirgli di svolgere il suo dovere.

147. I passeggeri furono perquisiti uno per uno e portati nel salone principale. Hanno riferito che il permesso di bere acqua potabile e utilizzare i servizi igienici era concesso con difficoltà e solo dopo numerose richieste, e che tale permesso non era accordato a tutti i passeggeri. I passeggeri furono autorizzati a prepararsi del cibo, che però rifiutarono di consumare fintanto che un operatore dell'esercito non avesse smesso di filmarli per ragioni di propaganda. I testimoni hanno riferito che i soldati erano sempre aggressivi, urlavano e puntavano le armi, ma a parte questo nessuno fu maltrattato o legato.

e) Eventi a bordo della *Eleftheri Mesogios*

148. Le forze armate israeliane abbordarono la *Eleftheri Mesogios* alle ore 04.30, contemporaneamente all'assalto della *Mavi Marmara* e della *Sfendoni*. I soldati salirono a bordo da tre canotti utilizzando rampini e scale di corda per arrampicarsi sulle fiancate della nave. Sebbene fosse stato piazzato del filo spinato attorno alla nave, riuscirono a salire a bordo relativamente in fretta.

149. I passeggeri non opposero alcuna resistenza attiva alla presa della nave, ma utilizzarono metodi di resistenza passiva, bloccando l'accesso al ponte con i loro corpi. Le forze armate israeliane usarono la forza fisica, pistole a elettroshock e proiettili di plastica e di vernice per sgomberare l'area. Alcuni passeggeri furono feriti, uno in particolare riportò una frattura alla gamba.

150. Tutti i passeggeri e i membri dell'equipaggio furono ammanettati. I soldati israeliani confiscarono i loro passaporti e li sottoposero a perquisizioni corporali. Coloro che si rifiutavano di collaborare erano trattati con durezza. Secondo diversi testimoni, alcune persone che si erano rifiutate di consegnare i loro passaporti furono aggredite - come nel caso di una donna presa a pugni in pancia o di un uomo buttato a terra da due soldati, percosso e preso a calci. Un passeggero disse che le sue manette erano troppo strette e, quando chiese che gli fossero allentate, i soldati glielne strinsero ulteriormente.

151. I testimoni hanno affermato che i passeggeri venivano filmati quasi senza sosta dalle videocamere delle forze armate israeliane. Un passeggero ha riferito che, secondo lui, ciò era fatto con lo scopo di umiliare i passeggeri, e che questo contribuì in modo diretto a causare un attacco di ansia in un passeggero anziano.

f) Eventi a bordo della *Gazze 1* e della *Defne Y*

152. Le forze armate israeliane abbordarono la *Gazze 1* dai canotti dopo le ore 05.30. L'equipaggio e i passeggeri a bordo non opposero alcuna resistenza e le forze armate israeliane presero il controllo della nave senza incidenti. Ai passeggeri fu ordinato di salire sul ponte mentre la nave veniva perquisita con i cani, e in seguito portati nel salone da pranzo dove furono perquisiti. Durante il viaggio di otto ore per Ashdod non furono ammanettati e fu dato loro del cibo.

153. Le forze armate israeliane abbordarono la *Defne Y* calandosi con le corde dagli elicotteri alle ore 05.30 circa. L'equipaggio e i passeggeri a bordo non opposero resistenza e le forze armate israeliane presero il controllo della nave senza incidenti. Furono tenuti nelle cabine fino all'arrivo nel porto di Ashdod. Nessuno tra l'equipaggio e i passeggeri fu ammanettato e i soldati israeliani portarono loro dalle cucine del cibo per ristorarsi. Un passeggero, video operatore della organizzazione IHH, ha riferito di essere stato interrogato per cinque ore e fisicamente aggredito a causa di un filmato che aveva nascosto.

g) Eventi a bordo della *Rachel Corrie*, 5 giugno 2010

154. La *Rachel Corrie* subì un ritardo nella partenza dall'Irlanda e fece sosta a Malta per imbarcare i passeggeri. La nave non poté pertanto raggiungere il resto della flottiglia nel punto di incontro a sud di Cipro. Ciò nondimeno, fu intercettata dalle forze armate israeliane e le persone a bordo subirono le stesse esperienze di coloro che si trovavano sulle altre navi. A bordo vi erano in tutto nove membri dell'equipaggio e 11 passeggeri, tra i quali alcune figure pubbliche di alto profilo.

155. I passeggeri a bordo della *Rachel Corrie*, avendo appreso attraverso il telefono satellitare dell'intercettazione della flottiglia, decisero all'unanimità di procedere alla volta di Gaza come stabilito, in segno di rispetto verso coloro che erano morti. L'equipaggio fu consultato e si dichiarò d'accordo nel proseguire. Fu diffuso un comunicato stampa in cui si confermava la decisione presa.

156. Il 3 giugno il governo irlandese intraprese un negoziato con il governo di Israele affinché questo garantisse che il carico umanitario a bordo della *Rachel Corrie* fosse recapitato a Gaza se la nave avesse fatto rotta sul porto di Ashdod. I passeggeri della nave non presero parte a questi negoziati e decisero di rifiutare l'offerta in quanto il loro obiettivo non era soltanto quello di consegnare gli aiuti, ma anche di rompere quello che essi consideravano l'embargo illegale di Gaza.

157. La nave continuò il suo viaggio verso Gaza. L'intercettazione dell'imbarcazione avvenne in modo analogo alle precedenti, ma senza violenza, il 5 giugno. Alcune imbarcazioni israeliane apparvero all'orizzonte e i contatti via radio ebbero inizio alle ore 6.30 circa. Il capitano fu informato che Gaza era una zona militare chiusa e che la

nave non poteva procedere. La *Rachel Corrie* rispose di essere una nave civile che portava aiuti umanitari e che il suo carico, che era stato controllato e sigillato dalle autorità in Irlanda, non costituiva alcuna minaccia per Israele.

158. I passeggeri sulla nave notarono con irritazione che gli israeliani continuavano a fare riferimento alla nave con il suo nome precedente, *Linda*. La nave era stata ribattezzata poco prima della partenza dall'Irlanda per commemorare una donna americana, Rachel Corrie, uccisa da un bulldozer israeliano nella Striscia di Gaza nel 2003.

159. Quando gli israeliani li avvertirono che avevano intenzione di salire a bordo dell'imbarcazione, i passeggeri negarono il diritto di abbordaggio di Israele in quanto si trovavano in acque internazionali e non costituivano alcuna minaccia, ma affermarono che non ci sarebbe stata alcuna resistenza violenta. Le comunicazioni radio della nave furono incapacitate. Il capitano spense i motori e, alle ore 11.00 circa, i canotti si avvicinarono alla nave e i soldati salirono a bordo secondo la procedura concordata. I passeggeri e l'equipaggio si erano riuniti a mezzanave ed erano seduti con le braccia distese, mentre un uomo governava la nave in sala timone. Circa 35 soldati, tra i quali tre donne, salirono a bordo in tenuta antisommossa. L'abbordaggio si svolse in modo pacifico. Secondo un testimone, la nave si trovava in quel momento a 35 miglia nautiche da Gaza.

160. Il capo dei passeggeri, che aveva governato la nave fino a poco prima dell'abbordaggio, fu ammanettato e costretto a inginocchiarsi a poppa per circa 45 minuti, dopo di che fu messo insieme all'equipaggio. A sua moglie non fu concesso di vederlo per gran parte del viaggio verso Ashdod. Gli altri passeggeri furono sottoposti al controllo dei passaporti, perquisiti e fatti sedere al sole per diverse ore mentre la nave veniva perquisita. L'imbarcazione fu infine portata ad Ashdod senza incidenti.

161. Il capo di stato maggiore, nella sua deposizione alla Commissione Turkel, ha citato la *Rachel Corrie* come un esempio di nave umanitaria che aveva accettato di essere dirottata ad Ashdod affinché il suo carico umanitario potesse essere consegnato a Gaza via terra. Ciò contraddice quanto affermato dai passeggeri della nave, cioè di essere stati abbordati dopo avere protestato e di essere stati portati ad Ashdod contro la loro volontà.

2. Analisi legale dell'uso della forza nell'intercettazione della flottiglia di Gaza

a) Uso eccessivo della forza e diritto alla vita e all'integrità fisica

162. L'art. 6, par. 1, del Patto internazionale sui diritti civili e politici sancisce che:

Il diritto alla vita è inerente alla persona umana. Questo diritto deve essere protetto dalla legge. Nessuno può essere arbitrariamente privato della vita.

Questo diritto è inderogabile.

163. Considerando l'intercettazione israeliana della flottiglia come un atto illegale - e la Missione lo considera tale -, l'uso della violenza da parte delle forze armate israeliane nell'assumere il controllo della *Mavi Marmara* e degli altri natanti è stato in primo luogo illegale in quanto non vi era alcuna base legale affinché le forze israeliane conducessero un'aggressione e un'intercettazione in acque internazionali. Inoltre, nel condurre queste operazioni e a prescindere dalla loro legalità, le forze armate israeliane erano obbligate ad agire secondo diritto e nel rispetto degli obblighi internazionali di Israele in tema di diritti umani.

164. Il Codice di condotta per i funzionari incaricati di applicare la legge prescrive all'art. 2 che «nello svolgimento dei loro compiti, i funzionari incaricati di applicare la legge dovranno rispettare e proteggere la dignità umana e preservare e difendere i diritti umani di tutte le persone». All'art. 3 aggiunge che «i funzionari incaricati di applicare la legge possono usare la forza solo quando sia strettamente necessario e nella misura richiesta dallo svolgimento dei loro compiti». Questo articolo stabilisce chiaramente che l'uso delle armi da fuoco è considerato una misura estrema e che, quando il ricorso alla forza e alle armi da fuoco è inevitabile, i funzionari incaricati di applicare la legge dovranno mantenere al minimo i danni e i ferimenti e rispettare e preservare la vita umana.

165. Nell'abbordaggio della *Mavi Marmara*, dal mare e dal cielo, le forze armate israeliane hanno incontrato da parte di alcuni dei passeggeri a bordo un livello di resistenza significativo e, a quanto sembra, inaspettato. Tuttavia non ci sono prove per sostenere

L'accusa che uno o più passeggeri fossero in possesso di armi da fuoco o le abbiano utilizzate, in qualsiasi momento. Nella prima fase della colluttazione con i soldati israeliani sul ponte superiore, tre soldati sono stati disarmati e portati all'interno della nave. In quel momento si sarebbe potuto credere che incombesse una minaccia immediata per la vita dei soldati, o che questi potessero essere gravemente feriti. Ciò avrebbe giustificato l'uso delle armi da fuoco contro alcuni specifici passeggeri.⁷⁸

166. Il principio 9 dei Principi di base sull'uso della forza e delle armi da fuoco da parte del personale addetto al rispetto della legge stabilisce che «i funzionari incaricati di applicare la legge non utilizzeranno le armi da fuoco contro le persone se non per difesa personale o per difendere altri dal pericolo imminente di morte o ferimento grave, per impedire che sia perpetrato un crimine particolarmente grave che implichi un grave pericolo di morte [...] e solo quando altri mezzi meno estremi siano insufficienti per conseguire questi obiettivi. In ogni caso, l'uso intenzionale delle armi da fuoco è ammesso solo quando esso sia strettamente inevitabile allo scopo di proteggere la vita».

167. Ciò nondimeno, nel corso dell'operazione per assumere il controllo della *Mavi Marmara*, anche prima di scatenare il fuoco delle munizioni cariche, i soldati israeliani avevano impiegato forza letale in modo esteso e arbitrario causando un numero inutilmente elevato di morti e feriti gravi. Mezzi meno drastici avrebbero potuto essere utilizzati in pressoché tutti gli episodi dell'operazione israeliana, dal momento che non vi era alcuna minaccia immediata per i soldati, ad esempio nell'ambito dell'operazione di discesa al ponte di coperta per assumere il controllo della nave e della sparatoria contro i passeggeri sul ponte di prua. Anche nella situazione in cui i tre soldati erano stati feriti e imprigionati, l'obiettivo di liberarli non legittimava l'uso della

⁷⁸ Il capo di stato maggiore Gabi Ashkenazi avrebbe detto che inizialmente le regole di ingaggio impartite ai soldati prescrivevano chiaramente che le munizioni cariche dovevano essere utilizzate solo in situazioni di pericolo di vita, e che questo vincolo fu allentato solo successivamente allo scopo di colpire i passeggeri ritenuti violenti, in risposta all'inaspettato livello di resistenza violenta e al fatto di non sapere dove fossero stati portati alcuni soldati (deposizione del capo di stato maggiore Gabi Ashkenazi alla Commissione Turkel, Sessione n. 4, 11 agosto 2011).

forza al di fuori degli standard internazionali applicabili, e i soldati dovevano continuare a rispettare e preservare la vita mantenendo al minimo i ferimenti e i danni.

168. In queste circostanze l'uso di mezzi meno drastici, come ad esempio gli armamenti non letali a disposizione, sarebbe stato sufficiente a raggiungere l'obiettivo richiesto come prescritto dal principio 4 dei Principi di base sull'uso della forza e delle armi da fuoco da parte del personale addetto al rispetto della legge.⁷⁹ Un esercito ben addestrato come l'IDF avrebbe dovuto essere in grado di contenere in modo soddisfacente un gruppo relativamente ristretto di passeggeri armati di bastoni e coltelli e assicurarsi il controllo della nave senza perdite di vite o ferimenti gravi tra i soldati e i passeggeri.

169. Un gran numero di passeggeri colpiti ha ricevuto ferite in zone critiche del corpo contenenti organi vitali: addome, torace e testa. Inoltre, diversi passeggeri chiaramente non coinvolti in alcuna attività di resistenza all'abbordaggio condotto delle forze israeliane, tra i quali alcuni giornalisti e persone che cercavano di sottrarsi ai proiettili, sono stati feriti, in alcuni casi mortalmente. È evidente che in alcune fasi dell'operazione non è stato fatto alcuno sforzo per ridurre al minimo i ferimenti e che il ricorso a munizioni cariche è stato esteso e arbitrario. È difficile non concludere che, una volta impartito l'ordine di utilizzare munizioni cariche, nessuno era più al sicuro. In simili circostanze è stato un puro caso se non vi sono stati più morti. Il principio 5 dei Principi di base sull'uso della forza e delle armi da fuoco da parte del personale addetto al rispetto della legge stabilisce che «quando l'uso legale della forza e delle armi da fuoco è inevitabile, i funzionari incaricati di applicare la legge dovranno: a) limitare tale uso e agire in proporzione alla gravità dell'offesa e all'obiettivo legittimo da raggiungere e b) minimizzare il danno e i ferimenti e rispettare e preservare la vita umana».

170. Le circostanze dell'uccisione di almeno sei dei passeggeri sono compatibili con la dinamica di un'esecuzione extra-giudiziaria,

⁷⁹ «Il personale addetto al rispetto della legge dovrà, nello svolgimento dei suoi compiti, utilizzare per quanto possibile mezzi non violenti prima di ricorrere all'uso della forza e delle armi da fuoco. Tale ricorso sarà ammesso solo laddove altri mezzi si siano dimostrati inefficaci o prevedibilmente inadeguati al raggiungimento del risultato atteso.

arbitraria e sommaria. Furkan Doğan e İbrahim Bilgen sono stati freddati a distanza ravvicinata mentre erano distesi e feriti sul ponte superiore. Gli spari hanno raggiunto Cevdet Kiliçlar, Cengiz Akyüz, Cengiz Songür e Çetin Topçuoğlu sul ponte di coperta mentre non partecipavano ad alcuna attività che rappresentasse una minaccia per i soldati israeliani. In questi casi, e forse in altri casi di omicidio sulla *Mavi Marmara*, le forze israeliane hanno condotto esecuzioni extra-giudiziarie, arbitrarie e sommarie, espressamente proibite dal diritto internazionale umanitario all'art. 6 del Patto internazionale sui diritti civili e politici.⁸⁰

171. È inoltre emerso che diversi passeggeri sul ponte superiore sono stati sottoposti a ulteriori maltrattamenti mentre giacevano feriti, tra cui abusi fisici e verbali inflitti dopo che l'operazione per prendere il controllo del ponte si era conclusa. A questi passeggeri non è stata prestata alcuna assistenza medica per due o tre ore dopo la fine delle operazioni. Ad altri passeggeri ugualmente feriti che si trovavano all'interno della nave alla fine dell'operazione israeliana è stata negata un'assistenza medica adeguata per un tempo analogo, nonostante i frequenti sforzi delle altre persone a bordo, tra cui gli organizzatori della flottiglia, di sollecitare tale assistenza. Anche ai passeggeri affetti da patologie croniche è stato negato l'accesso a farmaci per loro essenziali. Le forze israeliane hanno mancato di soddisfare l'obbligo di fornire cure mediche adeguate a tutti i feriti nel più breve tempo possibile.⁸¹ Inoltre l'uso delle armi da fuoco avrebbe dovuto essere preceduto dal chiaro avvertimento che vi era l'intenzione di ricorrervi.⁸² Pur concedendo che le circostanze delle prime fasi

⁸⁰ Vedi i principi 1 e 2 dei Principi sull'effettiva prevenzione e indagine sulle esecuzioni extra-legali, arbitrarie o sommarie.

⁸¹ In base al principio 4 (c) dei Principi di base sull'uso delle armi da fuoco da parte del personale addetto al rispetto della legge, i funzionari dovranno «assicurarsi che qualsiasi persona ferita o colpita riceva assistenza e cure mediche nel più breve tempo possibile».

⁸² Il principio 10 dei Principi di base sull'uso delle armi da fuoco da parte del personale addetto al rispetto della legge stabilisce che «il personale addetto al rispetto della legge si identificherà come tale e fornirà un avvertimento chiaro circa la sua intenzione di utilizzare le armi da fuoco, concedendo un tempo sufficiente affinché l'avvertimento possa essere osservato, fatto salvo il caso in cui ciò costituisca un rischio eccessivo per la sua incolumità o metta a rischio di morte o ferimento grave

dell'operazione sul ponte superiore possano non essere state favorevoli alla diffusione di tali avvertimenti, nelle fasi successive dell'azione israeliana per assumere il controllo della nave ciò sarebbe stato possibile e necessario.

172. La Missione è convinta che gran parte della forza impiegata dai soldati israeliani a bordo della *Mavi Marmara* e dagli elicotteri sia stata non necessaria, sproporzionata, eccessiva e inappropriata, e abbia causato morte e ferimenti pienamente evitabili in un gran numero di passeggeri civili. Sulla base delle prove forensi e balistiche, almeno sei degli omicidi avvenuti possono essere descritti come esecuzioni extra-giudiziarie, arbitrarie e sommarie. Pertanto, la condotta delle forze armate israeliane ha prodotto violazioni al diritto alla vita e al diritto all'integrità fisica, come sancito negli artt. 6 e 7 del Patto internazionale sui diritti civili e politici.

173. La Missione è inoltre colpita dalla natura della violenza usata dalle forze armate israeliane nell'intercettazione di tre altre imbarcazioni della flottiglia: la *Challenger I*, la *Sfendoni* e la *Eleftheri Mesogios*. Su tutte queste navi i passeggeri hanno adottato tecniche di resistenza passiva, piazzando i loro corpi sul percorso dei soldati israeliani, come gesto simbolico di opposizione ai rispettivi abordaggi. Tuttavia, nel prendere il controllo di queste navi gli israeliani hanno usato una violenza significativa, con granate stordenti, pistole a elettroshock, cariche *soft-baton* esplose a distanza ravvicinata, proiettili di plastica e di vernice e forza fisica. Ciò ha prodotto lesioni tra i passeggeri, quali ustioni, escoriazioni, ematomi e fratture. Un passeggero che non aveva preso parte alla resistenza passiva, un fotoreporter, è stato ustionato da una pistola a elettroshock. La Missione ha concluso che la forza usata dai soldati israeliani nell'intercettazione della *Challenger I*, della *Sfendoni* e della *Eleftheri Mesogios* è stata non necessaria, sproporzionata, eccessiva e inappropriata, e ha prodotto violazioni al diritto all'integrità fisica, come sancito dall'art. 7 del Patto internazionale sui diritti civili e politici.

altre persone, ovvero sia inequivocabilmente inopportuno o inutile nelle circostanze del caso».

b) Diritto alla libertà e alla sicurezza della persona e trattamento dei detenuti, inclusa la tortura e altri trattamenti o pene crudeli, inumani e degradanti

174. L'art. 9, par. 1, del Patto internazionale sui diritti civili e politici stabilisce che:

Ogni individuo ha diritto alla libertà e alla sicurezza della propria persona. Nessuno può essere arbitrariamente arrestato o detenuto. Nessuno può essere privato della propria libertà, se non per i motivi e secondo la procedura previsti dalla legge.

Poiché la Missione considera l'intercettazione israeliana della flottiglia illegale, anche la detenzione dei passeggeri a bordo di ciascuna nave è *prima facie* illegale.

175. La privazione della libertà dei passeggeri soddisfa inoltre i criteri di arbitrarietà secondo le definizioni adottate dal Gruppo di lavoro sulla detenzione arbitraria. La privazione della libertà è classificata come categoria I di detenzione arbitraria: «laddove sia chiaramente impossibile invocare qualsiasi base giuridica a giustificazione della privazione della libertà».

176. La detenzione in massa di più di 700 passeggeri e membri dell'equipaggio a bordo delle sei navi non aveva alcuna base di diritto, era di natura arbitraria e viola l'art. 9 del Patto internazionale sui diritti civili.

177. Inoltre nessuno a bordo della flottiglia è stato informato circa le ragioni della sua detenzione. L'art. 9, par. 2, del Patto internazionale sui diritti civili stabilisce che:

Chiunque sia arrestato deve essere informato, al momento del suo arresto, dei motivi dell'arresto medesimo, e deve al più presto aver notizia di qualsiasi accusa contro di lui.

Nel corso della detenzione a bordo delle navi della flottiglia, che è durata fino a 12 ore, tutti i passeggeri avrebbero dovuto essere informati sul perché erano detenuti e sulla natura degli specifici capi d'accusa che erano loro contestati. Ciò non è stato fatto e, in alcuni casi, le richieste dei passeggeri di ottenere tali informazioni sono state

accolte con abusi verbali o violenza fisica. Così facendo le forze armate israeliane hanno violato l'art. 9 del Patto internazionale sui diritti civili e politici.

178. Durante la detenzione a bordo della *Mavi Marmara* i passeggeri sono stati sottoposti a trattamenti per loro natura crudeli e inumani, che non rispettano l'inerente dignità umana delle persone private della libertà. Tali trattamenti includono l'obbligo imposto a molte persone di stare in ginocchio sui ponti esterni in condizioni oppressive e per diverse ore, i maltrattamenti fisici e gli abusi verbali inflitti a molti detenuti, l'ampio uso di manette strette senza necessità e la negazione delle necessità umane più basilari, quali l'uso dei servizi igienici e il cibo. Vi era inoltre un clima diffuso di paura della violenza che produceva un effetto disumanizzante su tutti i detenuti a bordo. Sulle altre navi della flottiglia vi sono stati ulteriori casi di persone soggette a simili dolori e sofferenze intensi, tra cui una persona fisicamente maltrattata in modo grave per essersi rifiutata di consegnare il proprio passaporto senza avere una ricevuta in cambio. Il principio 1 del Corpo di principi per la protezione di tutte le persone sottoposte a qualunque forma di detenzione o restrizione stabilisce che «Chiunque sia sottoposto a qualunque forma di detenzione o restrizione sarà trattato con umanità e rispetto per l'inerente dignità della persona umana». Inoltre il principio 6 stabilisce che: «Chiunque sia sottoposto a qualunque forma di detenzione o restrizione non sarà sottoposto a tortura né a trattamenti o punizioni crudeli, inumani o degradanti. Nessuna circostanza di alcun tipo potrà essere invocata a giustificazione della tortura o di trattamenti o pene crudeli, inumani o degradanti».

179. La Missione è particolarmente colpita dall'uso estensivo delle manette strette sui passeggeri a bordo della *Mavi Marmara* in particolare, e in certa misura su quelli a bordo della *Challenger I*, della *Sfendoni* e della *Eleftheri Mesogios*. Numerosi passeggeri hanno descritto il dolore e la sofferenza causati dal fatto di essere stati incatenati con manette di plastica (note anche come «*plasticuffs*») in modo oltremisura stretto. Molti hanno riportato danni neurologici anche a tre mesi dagli eventi della flottiglia. Come è stato sottolineato, il modo in cui le manette sono state usate sui passeggeri a bordo della flottiglia è coerente con l'uso sistematico delle manette da parte delle forze

armate israeliane in modo da provocare dolore e ferite.⁸³ La Missione è convinta che il modo in cui sono state usate le manette era evidentemente ingiustificato e deliberatamente adottato per causare dolore e sofferenza nei passeggeri.

180. La tortura è proibita dall'art. 7 dell'ICCPR, non derogabile. Inoltre l'art. 1 della Convenzione contro la tortura e altre pene o trattamenti crudeli, inumani o degradanti stabilisce che:

Ai fini della presente Convenzione, il termine «tortura» designa qualsiasi atto con il quale sono inflitti ad una persona dolore o sofferenze acute, fisiche o psichiche, segnatamente al fine di ottenere da questa o da una terza persona informazioni o confessioni, di punirla per un atto che ella o una terza persona ha commesso o è sospettata di aver commesso, di intimidirla od esercitare pressioni su di lei o di intimidire od esercitare pressioni su una terza

⁸³ Nel giugno 2009 il Comitato pubblico contro la tortura in Israele (PCATI) ha pubblicato un rapporto sull'uso delle manette da parte dell'esercito israeliano (*Shackling as a form of torture and abuse*) in cui si legge che «i soldati ammanettano regolarmente i detenuti in modo doloroso e lesivo dal momento dell'arresto fino al loro trasferimento nelle strutture di interrogatorio. La natura sistematica di questa pratica è indicativa del disprezzo per il dolore inferito ai detenuti e probabilmente anche dell'intento di causarne la sofferenza. Questo trattamento ha spesso l'effetto di mortificare i detenuti e di "ammorbidirli" in vista del loro arrivo nelle strutture di sicurezza. Ciò è particolarmente vero nel caso di minori. L'uso sistematico di questa tecnica di ammanettamento può inoltre essere indicativo dell'intento di infliggere pene collettive e intimidazione ai danni dei detenuti in generale. Ogni mese il PCATI riceve decine di denunce in cui questa prassi è descritta. Solo nell'ultimo anno il PCATI ha documentato 574 casi di questo genere. Questa cifra, che senza dubbio rappresenta solo la punta di un iceberg, è già indicativa della vastità del fenomeno». Inoltre, in un parere specialistico rilasciato dalla dott.ssa Hannah-Bettina Steiner-Birmanns, esperta in neurologia, si afferma che «l'ammanettamento stretto - che implichi cioè l'uso di manette di plastica rigide e sottili serrate in modo tale da non lasciare alcuno spazio tra le mani del detenuto e le manette stesse - esercita una forte pressione sui polsi. Le manette possono essere applicate per lunghi periodi. In tali condizioni esse possono causare abrasioni e danni ai tessuti molli, escoriazioni e anche fratture ossee. Le manette inoltre premono contro i nervi del palmo, causando paralisi e perdita di sensibilità nelle mani. Questi danni neurologici possono essere transitori ma in alcuni casi anche permanenti. Da un punto di vista neurologico l'ammanettamento stretto può cagionare danni transitori o irreversibili nel detenuto. Deve pertanto essere preso in considerazione l'utilizzo di manette più larghe».

persona, o per qualunque altro motivo basato su una qualsiasi forma di discriminazione, qualora tale dolore o tali sofferenze siano inflitti da un funzionario pubblico o da qualsiasi altra persona che agisca a titolo ufficiale, o sotto sua istigazione, oppure con il suo consenso espresso o tacito.

L'art. 2, par. 2, della Convenzione enfatizza l'assoluto divieto della tortura:

Nessuna circostanza eccezionale, qualunque essa sia, si tratti di stato di guerra o di minaccia di guerra, d'instabilità politica interna o di qualsiasi altro stato eccezionale, può essere invocata in giustificazione della tortura.

Considerando che questi abusi hanno rappresentato una pena deliberata inflitta ai passeggeri, o un tentativo di intimidire o fare pressioni su di essi per avere partecipato alla flottiglia e/o alle azioni per impedirne l'intercettazione, il trattamento in esame tende verso la tortura.

181. La Missione conclude pertanto che il trattamento inflitto ai passeggeri della *Mavi Marmara* e in certi casi a quelli della *Challenger 1*, della *Sfendoni* e della *Eleftheri Mesogios* da parte delle forze armate israeliane costituisce trattamento crudele, inumano e degradante e, in quanto ulteriormente applicato come forma di punizione, tortura. Ciò rappresenta una violazione degli artt. 7 e 10, par. 1, del Patto internazionale sui diritti civili e politici e della Convenzione contro la tortura e altre pene o trattamenti crudeli, inumani o degradanti.

c) Possibili violazioni della Quarta convenzione di Ginevra e del diritto internazionale umanitario consuetudinario

182. Oltre alle violazioni internazionali dei diritti umani sopra descritte, la Missione ritiene che le medesime circostanze materiali forniscano prove *prima facie* di violazioni del diritto internazionale umanitario perpetrate dalle forze armate israeliane ai danni di persone protette durante l'intercettazione, tra le quali l'omicidio volontario, la tortura o trattamento inumano e il fatto di cagionare intenzionalmente grandi sofferenze o di danneggiare gravemente

l'integrità corporale o la salute, nei termini dell'art. 147 della Quarta Convenzione di Ginevra.

C. Detenzione dei passeggeri della flottiglia in Israele e loro deportazione

1. Descrizione materiale e conclusioni

183. La Missione ha concluso che i fatti di seguito descritti sono stati accertati in misura soddisfacente.

a) Smistamento dei passeggeri al porto di Ashdod

184. Tutte le navi della flottiglia intercettate furono condotte al porto israeliano di Ashdod dove in precedenza era stato predisposto un centro di smistamento nei padiglioni del molo per ricevere i passeggeri. La *Challenger I*, che era la nave più veloce della flottiglia, arrivò attorno alle ore 11.00 del 31 maggio. L'ultima nave ad arrivare fu la *Mavi Marmara*, attorno alle ore 18.00 dello stesso giorno. Per via dell'alto numero di passeggeri da smistare, la procedura di sbarco fu estremamente lunga. Alcuni passeggeri della *Mavi Marmara* hanno riferito di avere dovuto attendere fino a 12 ore nella nave sotto la custodia delle guardie armate dopo l'arrivo al porto, e di essere sbarcate solo il giorno successivo.

185. Le navi furono accolte da folle di soldati e, in alcuni casi, civili, tra cui anche bambini in età scolare, che dal molo sventolavano bandiere e acclamavano il rientro delle forze armate israeliane. Alcuni passeggeri hanno riferito di essere stati derisi o provocati dalle persone presenti sul molo. C'erano anche truppe e giornalisti televisivi che riprendevano lo sbarco dei passeggeri. Molti di essi hanno riferito che quella di essere «fatti sfilare» di fronte ai media e, in alcuni casi, alla folla ostile è stata un'esperienza traumatizzante e umiliante.

186. I passeggeri feriti che non erano stati aerotrasportati furono visitati e mandati negli ospedali vicini per essere curati. Alcuni passeggeri con ferite gravi furono obbligati a scendere a piedi dalla

Mavi Marmara con le proprie gambe, senza alcuna assistenza. A causa dei ritardi nello sbarco e nello smistamento di tutti i passeggeri, alcuni passeggeri feriti dovettero attendere periodi considerevolmente lunghi prima di essere visitati e mandati in ospedale. Altri non furono nemmeno visitati prima di arrivare in prigione, più tardi.

187. Durante lo smistamento furono presentati a tutti i passeggeri dei documenti ufficiali da firmare. Circolavano diverse traduzioni dei documenti, in inglese, turco e arabo, ma la maggior parte dei passeggeri ha detto di avere ricevuto una versione in ebraico i cui contenuti non furono loro spiegati. Secondo coloro che sono stati in grado di comprendere i documenti, essi contenevano l'ammissione di essere entrati illegalmente in Israele e il consenso alla deportazione e al divieto di rientrare in Israele per un periodo di dieci anni. Ad alcuni passeggeri fu detto che firmando il documento avrebbero accelerato la loro scarcerazione e il rimpatrio, mentre il rifiuto di firmare avrebbe determinato una lunga detenzione in attesa dei procedimenti giudiziari.

188. Quasi tutti i passeggeri si rifiutarono di firmare il documento, sia per il fatto che erano stati portati in Israele da acque internazionali contro la propria volontà, sia perché non volevano sottoscrivere un testo che non capivano. Vi furono sforzi concertati da parte di alcuni funzionari israeliani per obbligare i passeggeri a firmare i moduli. Alcuni passeggeri firmarono sotto coercizione dopo avere apposto note sul testo per denunciare le circostanze del loro ingresso in Israele, o dichiarando che era stato firmato «protestando». Altri furono minacciati di violenza fisica per essersi rifiutati di firmare. Altri ancora furono percossi o maltrattati fisicamente per lo stesso motivo, o per avere consigliato ad altri di non firmare. Gli sforzi per persuadere i passeggeri a firmare i moduli proseguirono anche all'aeroporto, fin quasi al momento della partenza.

189. I passeggeri furono sottoposti a una serie di perquisizioni meticolose, anche corporali. Sebbene in generale le donne fossero perquisite da funzionari di sesso femminile, alcune di loro hanno lamentato di essere state perquisite in vista, piena o parziale, di funzionari maschi. Alcuni passeggeri di sesso maschile hanno riferito di essere stati minacciati di subire una perquisizione delle cavità corporee, o di averla subita. Alcuni passeggeri hanno descritto il processo della perquisizione come un'esperienza degradante e

umiliante, accompagnata da scherno, provocazioni, insulti e abusi fisici. Nel corso della loro detenzione in Israele molti passeggeri sono stati perquisiti ripetutamente, anche quando ormai tali perquisizioni non erano più da tempo utili ai fini della sicurezza.

190. Durante lo smistamento i passeggeri furono fotografati sia per la documentazione ufficiale sia, in alcuni casi, come «trofei». Lo smistamento di alcuni passeggeri fu anche filmato. Furono prese le loro impronte digitali e, in alcuni casi, furono prelevati dei campioni di DNA. Mentre alcuni di loro riuscirono a rifiutarsi di dare le loro impronte digitali, ad altri furono prese con la forza. Una vittima e testimone ha fornito una vivida descrizione delle circostanze in cui un passeggero di nazionalità greca fu gravemente percosso dalle autorità israeliane per essersi rifiutato di fornire le proprie impronte digitali. Il passeggero fu trascinato sul terreno per un tratto e quindi circondato da un gruppo numeroso di funzionari israeliani, che presero a pestarlo selvaggiamente, arrivando a fratturargli deliberatamente una gamba. Le sue grida di aiuto furono ignorate e un testimone notò ufficiali in uniforme, sia maschi che femmine, che ridevano di lui. La gamba rotta del passeggero percosso non fu curata fino alla sua partenza da Israele.

191. I passeggeri furono anche sottoposti a un controllo medico, sebbene alcuni di loro si rifiutarono e riuscirono a sottrarsi. Molti passeggeri hanno definito i controlli medici sbrigativi e pro forma. I farmaci di alcuni passeggeri che stavano seguendo speciali prescrizioni mediche per patologie pregresse erano stati confiscati dai soldati o lasciati sulle navi. Le richieste di rientrare in possesso di quei medicinali non furono esaudite, sebbene alcune persone ricevettero i loro farmaci dopo ripetute richieste.

192. Oltre agli esempi sopra descritti, ci furono altri casi di violenza fisica perpetrata contro singoli passeggeri giudicati non collaborativi, che causarono lesioni fisiche e traumi. Un uomo, che si era genericamente lamentato per il modo in cui erano trattati i passeggeri, si sentì dire da un funzionario israeliano: «Adesso sei in Israele, non hai nessun diritto».

193. Ai passeggeri non fu concesso di incontrare un avvocato o il proprio consolato durante lo smistamento al porto. Alcuni di loro hanno riferito che vi erano dei traduttori a disposizione per alcune lingue e che alcuni ufficiali coinvolti nel processo di smistamento

parlavano anche altre lingue oltre all'ebraico. Tuttavia molti passeggeri non furono in grado di capire ciò che veniva detto loro.

194. La moglie di uno dei passeggeri uccisi fu trattata con completa mancanza di sensibilità per il suo lutto. Non le permisero di telefonare alla sua famiglia per informarla della sua perdita. In alcuni casi i membri di una stessa famiglia furono separati e mantenuti nella completa ignoranza sul luogo e sulle condizioni dei loro parenti fino al rimpatrio. Questa separazione aumentò il disagio e l'angoscia dei passeggeri.

b) Detenzione dei passeggeri e dell'equipaggio nel carcere di Ella, vicino a Beersheva

195. Dopo lo smistamento ad Ashdod, la maggior parte dei passeggeri fu trasferita a gruppi nel carcere di Ella, vicino a Beersheva, distante una-due ore di macchina. I passeggeri furono trasferiti in normali furgoni carcerari con le sbarre alle finestre. Un passeggero ha riferito di avere trascorso 20 ore in attesa in un furgone, ad Ashdod e presso la prigione. Molti passeggeri si sono lamentati dell'eccessivo condizionamento, che rendeva i furgoni molto freddi. Altri hanno lamentato di essere stati rinchiusi in furgoni con i finestrini chiusi sotto il sole per lunghi periodi, al punto da rendere l'atmosfera soffocante. Le richieste di aggiustare la temperatura o di potere utilizzare i servizi igienici furono ignorate o, in alcuni casi, ricevettero per tutta risposta minacce di violenza o vere o proprie violenze.

196. All'arrivo in prigione la maggior parte dei prigionieri fu messa in cella in gruppi fino a quattro persone. Alcuni passeggeri hanno riferito di essere stati tenuti in isolamento e di non avere mai incontrato i propri compagni fino alla scarcerazione.

197. La maggior parte dei testimoni ha riferito che le condizioni in prigione erano accettabili, sebbene alcuni si siano lamentati del fatto che al loro arrivo nella struttura abbiano dovuto pulire le celle e le aree comuni. Alcuni hanno inoltre affermato che le toilette non funzionavano bene e altri, tra cui le donne, hanno denunciato il loro disagio nell'utilizzare le docce a causa delle telecamere di sorveglianza. In generale ai passeggeri furono forniti cibo e acqua. Molti di essi si sono lamentati di non aver potuto dormire in prigione a causa dei

periodici appelli, del rumore prodotto dalle guardie e da altri schiamazzi prodotti deliberatamente.

198. Molti passeggeri furono sottoposti a ulteriori interrogatori durante la detenzione. Alcuni hanno riferito che ciò accadeva ripetutamente. Vi sono denunce di percosse nel corso degli interrogatori.

199. La maggior parte dei testimoni ha riferito che anche in seguito non fu loro concesso di parlare con un avvocato o di prendere contatto con le rispettive ambasciate. Gli avvocati di una ONG israeliana di assistenza legale hanno riferito di avere ripetutamente tentato di fare visita ai detenuti, ma in un primo tempo l'accesso fu loro negato. Quando riuscirono a entrare fu concesso loro un tempo molto limitato da trascorrere con ciascun detenuto e dovettero limitarsi a condurre colloqui sommari. Alcuni passeggeri furono visitati dai rappresentanti della loro ambasciata, ma la maggior parte di loro non ebbe questa possibilità. Sebbene vi fosse una qualche possibilità di accedere ai telefoni, le schede telefoniche, quando furono distribuite, permettevano tempi di chiamata molto limitati rendendo praticamente impossibili le chiamate all'estero.

200. Nessun cittadino straniero detenuto a Beershiva fu accusato di alcun crimine né portato di fronte a un giudice. Solo un passeggero, dopo avere protestato il suo diritto di apparire di fronte a un giudice, fu portato in ciò che ha definito essere un «tribunale fantoccio» vicino all'aeroporto, per la conferma della sua deportazione.

c) Maltrattamento dei passeggeri all'aeroporto e loro rimpatrio

201. A seconda del momento del loro arrivo, i passeggeri furono trattenuti in detenzione tra le 24 e le 72 ore. I giordani e altri passeggeri provenienti da paesi che non intrattengono relazioni diplomatiche con Israele furono rilasciati prima e riportati in Giordania via terra. La maggior parte dei passeggeri fu trasferita dal carcere all'aeroporto internazionale Ben Gurion a Tel Aviv per il rimpatrio via aerea. Molti passeggeri hanno lamentato di aver dovuto ancora una volta attendere per molte ore nel sole all'interno dei furgoni penitenziari, sia presso il carcere sia all'arrivo in aeroporto durante la fase di deportazione. A una donna, sopraffatta dalle condizioni oppressive del veicolo in cui si trovava, fu negato l'accesso

ai servizi igienici, nonostante avesse fatto capire che aveva le mestruazioni.

202. Probabilmente la testimonianza più sconvolgente fornita alla Missione, dopo quella relativa alle violenze sulla *Mavi Marmara*, sono stati i racconti coerenti di diversi casi di violenza estrema e ingiustificata perpetrata dal personale israeliano in uniforme contro determinati passeggeri durante le procedure di smistamento all'interno del terminal dell'aeroporto Ben Gurion, il giorno della deportazione. Questi racconti sono vividi e coerenti al di là di ogni dubbio. All'interno del terminal era presente un numero spaventoso di soldati armati e poliziotti. Alcuni passeggeri hanno riferito che questi funzionari «cercavano lo scontro». In questa fase tutti i passeggeri erano già stati sottoposti a ripetute perquisizioni e si trovavano sotto il pieno controllo degli israeliani. La maggior parte dei passeggeri continuava a rifiutarsi di firmare i documenti di deportazione. Alcuni di loro erano insistenti nel mettere in discussione la legalità della procedura e pretendevano che la deportazione fosse confermata in un'udienza di tribunale. Nessuna delle violenze di seguito descritte appaiono giustificate.

203. Alcuni passeggeri nell'area di controllo dei passaporti videro un passeggero anziano che veniva maltrattato dopo avere subito ciò che sembrava essere un pestaggio. Quando gli altri passeggeri, tra i quali vi erano cittadini turchi e irlandesi, protestarono contro questi maltrattamenti, furono caricati dai soldati con i manganelli. Nell'incursione circa 30 passeggeri furono percossi, buttati a terra e presi a calci e pugni nella prolungata aggressione dei soldati. Un passeggero irlandese fu visto mentre veniva pestato in modo particolarmente violento attorno alla testa e tenuto in posizione di asfissia, fin quasi al punto di soffocare. L'uomo ha identificato i suoi aggressori come agenti di polizia. Fu successivamente portato in una cella.

204. Un passeggero turco coinvolto nella colluttazione disse di essere stato successivamente preso dai soldati, incatenato con manette di metallo, trascinato per le manette in una stanzetta e preso a calci da altri cinque soldati, mentre gli altri facevano la guardia all'esterno. In quel caso la polizia intervenne per far cessare la violenza.

III. Intercettazione della flottiglia da parte della marina israeliana e sue conseguenze

205. Alcune donne furono spintonate di qua e di là dai soldati, mentre una donna fu presa a pugni. Vi furono anche provocazioni di natura sessuale.

206. In un altro caso un passeggero, dopo essersi rifiutato di firmare la carta di deportazione, fu aggredito fisicamente da circa 17 funzionari, preso a calci in testa e minacciato con le armi. Alcuni passeggeri avevano deciso di opporsi alla deportazione allo scopo di poter dimostrare la propria innocenza in un tribunale israeliano. Ciò fu preso come una provocazione dagli israeliani.

207. Un medico ha fornito un resoconto dettagliato dei maltrattamenti subiti. Al suo arrivo all'aeroporto, il funzionario che lo accompagnava gli diede uno spintone e cercò di farlo inciampare sulle scale. Quindi l'uomo fu insultato verbalmente mentre passava attraverso un posto di controllo. Un funzionario gli diede uno schiaffo sulla nuca e, quando il medico protestò, fu aggredito da un gruppo di funzionari in uniforme, sbattuto a terra e preso ripetutamente a calci e pugni. Quindi, dopo essere stato trascinato lontano dalla vista degli altri passeggeri, gli attacchi ripresero. Tentarono di spezzargli le dita. Aveva le mani incatenate dietro alla schiena con delle manette metalliche, tanto strette da togliergli la sensibilità a una mano. Fu quindi sollevato per la manette e spinto contro un muro. Quando chiese che gli fossero allentate le manette, gli dissero che quello era il prezzo da pagare per avere tentato di entrare a Gaza e che gli faceva «bene alla salute». Il medico, che indossava una giacca che lo identificava chiaramente come un operatore sanitario, ha riferito di non avere fatto nulla per provocare questi attacchi.

208. Vi furono altri casi isolati di violenza contro singoli passeggeri ritenuti non collaborativi. Un passeggero fu visto con il braccio ritorto dietro alla schiena, fino a spezzarsi. Un altro fu preso a calci e colpito da circa 10 soldati, ammanettato e portato in macchina in un luogo a 10-15 minuti di distanza, dove i soldati lo maltrattarono per quasi due ore. Quando ritornò all'aeroporto, perdeva sangue dalla testa.

209. Un ampio numero di membri dell'esercito e della polizia all'aeroporto mostrarono una grave e poco professionale carenza di disciplina militare, mentre i loro superiori nella maggior parte dei casi non intervenivano tempestivamente. La maggior parte di questi

comportamenti è senza dubbio penalmente perseguibile secondo il diritto interno israeliano.

210. La maggior parte dei passeggeri, a prescindere dalla loro nazionalità, fu deportata da Israele a bordo di aerei forniti dal governo turco. I detenuti giordani furono deportati in autobus attraverso il confine di terra tra Israele e Giordania. I passeggeri greci furono riportati ad Atene a bordo di un aereo militare greco inviato dal governo di Atene. Almeno un passeggero con doppia cittadinanza israeliana decise di non farsi deportare per non compromettere la propria cittadinanza in Israele. Pur minacciato di denuncia, fu rilasciato in Israele e poté lasciare il paese senza problemi.

211. Alcuni passeggeri dovettero attendere diverse ore a bordo dell'aeroplano, finché le procedure relative agli altri passeggeri non fossero concluse. Alcuni passeggeri hanno riferito di essere saliti sull'aereo di mattina ma di non essere decollati prima della mezzanotte.

d) Trattamento dei passeggeri feriti negli ospedali israeliani

212. Secondo fonti israeliane, 31 passeggeri feriti della *Mavi Marmara* furono aerotrasportati in diversi ospedali di Tel Aviv, Gerusalemme, Haifa e altri luoghi. Tutti i testimoni hanno riferito che c'erano guardie - polizia, militari o entrambi - ai lati del letto o fuori dalle loro stanze. Rimasero in cura negli ospedali per un periodo compreso tra tre e cinque giorni, dopodiché furono trasferiti in Turchia per via aerea. La maggior parte di essi fu portata direttamente all'Atatürk Research Hospital di Ankara per ricevere ulteriori cure.

213. La maggior parte dei passeggeri curati negli ospedali israeliani ha riconosciuto di essere stata trattata bene dal personale medico, ma altri hanno riferito di abusi verbali e provocazioni da parte delle guardie. Alcuni testimoni hanno detto di non essere riusciti a dormire bene durante il loro soggiorno in ospedale, in alcuni casi per via degli schiamazzi deliberatamente prodotti dalle guardie. I pazienti, come già gli altri passeggeri ad Ashdod, furono sottoposti agli stessi ripetuti interrogatori e a pesanti pressioni affinché firmassero i documenti in ebraico. Alcuni pazienti ricevettero la visita della loro ambasciata o dei rappresentanti del Comitato della Croce Rossa Internazionale.

214. Molti di coloro che sono stati curati in Israele hanno riferito di essere stati ammanettati ai letti utilizzando manette metalliche standard per tutto il loro ricovero. Alcuni furono anche incatenati alle caviglie. Queste persone erano gravemente ferite e l'ammanettamento fu condotto senza alcun riguardo per le loro ferite.

2. Analisi legale del trattamento dei passeggeri in Israele

a) Arresto o detenzione arbitrari e illegali

215. Come riportato più sopra, l'art. 9, par. 1, del Patto internazionale sui diritti civili e politici vieta l'arresto o la detenzione arbitrari. Poiché l'intercettazione israeliana della flottiglia è illegale, anche la detenzione dei passeggeri e dei membri dell'equipaggio delle sette navi è *prima facie* illegale, in quanto non vi era alcun fondamento giuridico in base a cui le autorità israeliane potessero catturare e condurre queste persone in Israele. I passeggeri si sono ritrovati in Israele a causa di un atto illegale dello Stato di Israele. Le autorità israeliane avevano pertanto l'obbligo di trattare queste persone nel rispetto delle prescrizioni internazionali in tema di diritti umani. Invece, una volta arrivati in Israele, esse hanno tentato di coprire l'illegalità dell'intercettazione con un velo di legalità.

216. All'arrivo ad Ashdod si è tentato far firmare ai passeggeri alcuni documenti che i passeggeri hanno capito essere una confessione di ingresso illegale nel paese. I passeggeri si sono quasi unanimemente rifiutati di firmare questi documenti ritenendo che, essendo stati portati in Israele contro la loro volontà, non potevano essere accusati di esservi entrati illegalmente. All'accusa di ingresso illegale in Israele hanno obiettato di essere vittime di un atto illegale dello Stato di Israele. La Missione condivide questa obiezione ed è dell'avviso che la protratta detenzione dei passeggeri ad Ashdod, a Beersheva e all'aeroporto abbia costituito un prolungamento della loro detenzione illegale, iniziata dai soldati a bordo delle navi dopo l'intercettazione.

217. Alcuni passeggeri hanno voluto impugnare la legalità della loro detenzione in modo da attirare l'attenzione sugli atti illeciti che li avevano condotti in Israele. Hanno protestato il loro diritto di

comparire di fronte a un giudice e hanno riferito di avere ricevuto avvisi di comparizione per rispondere alle accuse. La Missione non ha ricevuto copie di documenti che dimostrano che i cittadini stranieri coinvolti nella flottiglia siano stati accusati di crimini in Israele. Se lo fossero, allora la negazione del diritto a un giusto processo di fronte a un tribunale indipendente, imparziale e competente costituirebbe una violazione dei loro diritti sanciti dall'art. 14 del Patto internazionale.

b) Tortura e altri trattamenti o punizioni crudeli, inumani e degradanti

218. In ogni circostanza le autorità israeliane erano tenute a trattare i detenuti nel rispetto degli obblighi internazionali di Israele in tema di diritti umani e a proteggerli da ogni danno. La Missione osserva che, nonostante la pretesa di far procedere la fase di detenzione all'interno di una cornice di legalità, vi è stata un'ostilità pervasiva nei confronti dei passeggeri, che ha reso possibile la perpetrazione degli abusi.

219. La testimonianza dei passeggeri comprende una serie di accuse credibili di violenza fisica e abusi perpetrati da funzionari, soldati e poliziotti israeliani nel centro di smistamento di Ashdod, in carcere e all'aeroporto. In alcuni casi questa violenza appare gratuita. In altri casi sembra essere stata segnatamente finalizzata a costringere i passeggeri a sottoporsi a specifiche procedure (firmare moduli, fornire le proprie impronte digitali) o a punirli in caso di rifiuto. La Missione ritiene che nella fase di detenzione in Israele siano stati commessi atti di tortura da parte dei funzionari israeliani ai danni dei passeggeri, in violazione dell'art. 1 della Convenzione contro la tortura e degli artt. 7 e 10 del Patto internazionale sui diritti civili e politici.

220. Vi sono stati altri casi di condotte israeliane finalizzate a umiliare gli individui. Questi casi costituirebbero, se non tortura, trattamenti o pene crudeli, inumani o degradanti nei termini dell'art. 16 della Convenzione contro la tortura. Le perquisizioni corporali non sono sempre state condotte nel rispetto delle procedure accettate, finalizzate a proteggere la dignità della persona perquisita, mentre la frequenza delle perquisizioni solleva il sospetto che esse servissero a umiliare e degradare la persona più che a soddisfare esigenze di sicurezza. La Missione desidera richiamare in particolare l'attenzione sul trattamento ricevuto da alcune donne per mano di funzionari

israeliani di sesso femminile nel centro di smistamento, che si colloca ben al di sotto della soglia di un comportamento accettabile.

c) Esibizione dei detenuti

221. Sebbene i passeggeri e gli equipaggi arrivati ad Ashdod non possano essere classificati come prigionieri di guerra, la scena sul molo descritta dai testimoni ha tutte le caratteristiche del «trionfo» in cui i prigionieri di guerra catturati sono fatti sfilare di fronte a folle che sventolano bandiere. I prigionieri di guerra sarebbero stati tutelati da questo spettacolo umiliante dall'art. 13 della Terza Convenzione di Ginevra che vieta «gli insulti e la pubblica curiosità». In quanto civili, i passeggeri della flottiglia avrebbero dovuto godere dello stesso livello basilare di protezione, previsto del resto anche dalle disposizioni generali di diritto consuetudinario che tutelano i civili dagli attacchi contro la dignità. La mancata garanzia di questa tutela da parte delle autorità israeliane può anche costituire, *inter alia*, una violazione della presunzione di innocenza sancita dall'art. 14, par. 2, del Patto internazionale, in relazione alla pubblica esibizione di coloro che sono imputati di reati. A prescindere dalla questione se i passeggeri a bordo della flottiglia fossero sospettati di avere commesso atti criminali, tutti i passeggeri avrebbero dovuto essere protetti dalla pubblica curiosità.

d) Diritto alla sicurezza della propria persona e alla dignità umana

222. I gravi incidenti di violenza fisica perpetrati da militari e/o poliziotti israeliani contro i passeggeri all'aeroporto internazionale Ben Gurion costituiscono chiare violazioni della tutela che deve essere riconosciuta ai detenuti in base al diritto internazionale dei diritti umani e al diritto internazionale umanitario. L'art. 9 del Patto internazionale sancisce il diritto alla sicurezza della persona e l'art. 10 garantisce che «qualsiasi individuo privato della propria libertà deve essere trattato con umanità e col rispetto della dignità inerente alla persona umana». Poiché il trattamento riservato ai passeggeri nell'aeroporto è stato inflitto da soldati e poliziotti, talvolta con l'acquiescenza del loro superiori, tale comportamento può anche essere considerato tortura. Appare evidente alla Missione che questi atti, perpetrati in un momento in cui i passeggeri all'aeroporto erano completamente sotto il controllo delle autorità, rispondevano al

tentativo da parte di singoli gruppi di funzionari di «conciarli per le feste» prima della loro partenza.

223. Altri atti riportati di abusi fisici e maltrattamenti nella fase di detenzione e deportazione costituiscono parimente violazioni del diritto alla sicurezza della persona.

224. Il Codice di condotta per i funzionari addetti all'applicazione della legge elenca alcuni obblighi fondamentali che avrebbero dovuto essere rispettati da tutti i membri dell'esercito e della polizia mentre avevano in custodia i passeggeri. Tali obblighi includono il dovere di rispettare e proteggere la dignità umana e tutelare e difendere i diritti umani di ogni individuo (art. 2), di ricorrere alla forza solo ove strettamente necessario e nella misura richiesta per il compimento del proprio dovere (art. 3) e di non infliggere, istigare o tollerare atti di tortura o altri trattamenti o pene crudeli, inumani o degradanti (art. 5). Ciascuno di questi obblighi è stato infranto da determinati funzionari in momenti diversi durante il processo di detenzione e deportazione.

e) Altri diritti dei detenuti

225. Pur prescindendo dalla questione di legalità della detenzione in Israele dei partecipanti alla flottiglia, lo Stato di Israele era tenuto a garantire loro determinati diritti fondamentali durante la detenzione. In alcuni casi i fatti, così come sono stati presentati alla Missione, dimostrano che tali diritti non sono stati rispettati.

226. L'art. 10 del Patto internazionale dispone che qualsiasi individuo privato della propria libertà debba essere trattato con umanità e col rispetto della dignità inerente alla persona umana. Questa prescrizione è integrata, *inter alia*, dal Corpo di principi per la protezione di tutte le persone sottoposte a qualunque forma di detenzione o restrizione (1988) e dal Codice di condotta per i funzionari addetti all'applicazione della legge (1979). Nel gestire il sistema attivato ad Ashdod per lo smistamento dei passeggeri che sbarcavano, è evidente che i funzionari hanno dimostrato nei confronti dei passeggeri sotto la loro tutela un'ostilità tale da incoraggiare condotte che violano gli standard fondamentali di un trattamento civile dei detenuti.

227. A causa delle difficoltà linguistiche, ci sono stati problemi nell'assicurare che tutti i passeggeri che sbarcavano fossero in grado

di comprendere le procedure legali a cui erano sottoposti. Sebbene le autorità israeliane abbiano chiaramente cercato di fornire documenti scritti in lingue diverse dall'ebraico e alcuni funzionari presenti fossero in grado di parlare inglese, arabo e turco, è evidente che molti passeggeri non erano in grado di capire ciò che avveniva loro. L'art. 9, par. 2, del Patto internazionale dispone che i prigionieri siano informati circa le ragioni del loro arresto e della loro detenzione. Il principio 14 del Corpo di principi afferma che un individuo che non sia in grado di capire o comprendere correttamente la lingua utilizzata dalle autorità responsabili del suo arresto, detenzione o imprigionamento, ha il diritto di ricevere tempestivamente e in una lingua a lui nota determinate informazioni specifiche sul suo arresto e sulla sua detenzione e ad essere assistito gratuitamente, se necessario, da un interprete in relazione ai procedimenti legali che seguono l'arresto. La Missione ritiene che a molti detenuti siano stati negati questi diritti.

228. Vi sono inoltre prove per sostenere che alcuni detenuti siano stati espressamente disinformati sulla loro situazione legale dai funzionari israeliani, in particolare in relazione alle carte di deportazione che era stato chiesto loro di firmare. In un esempio particolarmente assurdo, un uomo ha riferito che gli è stato detto che, rifiutando di firmare il modulo, sarebbe incorso nella pena di morte - affermazione che i detenuti non presero sul serio. Il principio 21 del Corpo di principi proibisce di «approfittare indebitamente della situazione di una persona detenuta o imprigionata allo scopo di costringerla a confessare, accusarsi in altro modo o testimoniare contro un'altra persona».

229. Molti dei detenuti hanno chiesto in modo specifico e in diverse occasioni di potere accedere all'assistenza legale e/o ai servizi consolari delle loro ambasciate o dei loro rappresentanti diplomatici in Israele. Sebbene alcuni di loro alla fine siano stati visitati da avvocati e consoli, altri non lo sono stati. Il principio 17 del Corpo di principi afferma che «un individuo detenuto avrà il diritto di avvalersi dell'assistenza di un consulente legale. Sarà informato di questo diritto dall'autorità competente subito dopo l'arresto e sarà dotato di strutture adeguate per esercitarlo». Il principio 16 (2) dispone inoltre che:

Se il detenuto è straniero, sarà tempestivamente informato del suo diritto di comunicare con i mezzi più appropriati con un posto consolare della missione diplomatica dello Stato di cui è cittadino o che è ad altro titolo qualificato a ricevere tale comunicazione in base al diritto internazionale, o, se è un rifugiato o persona ad altro titolo sotto la protezione di un'organizzazione internazionale, con un rappresentante dell'organizzazione competente.

Le comunicazioni garantite da queste disposizioni devono avvenire, o essere autorizzate, senza alcun ritardo. Per la maggior parte dei passeggeri detenuti che sono riusciti a parlare con un console, tali colloqui sono stati autorizzati solo diversi giorni dopo l'inizio della loro detenzione e le loro richieste in tal senso.

230. Il principio 18 dispone che «il detenuto avrà diritto di comunicare e di consultarsi con il suo assistente legale [e] dovranno essergli concessi tempo e strutture adeguati per tale consultazione». Gli avvocati israeliani che erano riusciti a raggiungere alcuni dei detenuti sono stati a malapena in grado di trascorrere qualche minuto con ciascuno di essi nel tempo concesso dalle autorità per le visite.

231. Tutti i detenuti hanno lamentato di non essere stati messi in condizione di poter comunicare con le loro famiglie, le quali, dopo avere appreso le notizie sull'intercettazione della flottiglia, dovevano essere preoccupate e in apprensione. In un caso di estrema insensibilità, la moglie di uno dei passeggeri morti non è stata in grado di chiamare la sua famiglia per informarla del lutto. Sebbene in prigione vi fossero dei telefoni a disposizione di alcuni detenuti, essi non potevano essere utilizzati per fare le numerose chiamate internazionali necessarie a un gruppo di detenuti di questo tipo, provenienti da più di 40 paesi diversi. Il principio 16 (1) del Corpo di principi dispone che «subito dopo l'arresto e dopo ciascun trasferimento da un luogo di detenzione a un altro, il detenuto avrà il diritto di notificare, o di far sì che le autorità competenti notifichino, ai membri della sua famiglia o ad altre persone a sua scelta il proprio arresto, detenzione o prigionia, o il proprio trasferimento e il luogo di detenzione in cui è in custodia». Non devono esserci ritardi nell'esecuzione di questa prescrizione.

f) Trattamento dei feriti in detenzione

232. Alla maggior parte dei passeggeri è stata offerta una visita medica, per quanto superficiale, nel rispetto del principio 24 del Corpo di principi, in cui si dispone che «al detenuto o carcerato dovrà essere offerta una visita medica approfondita nel più breve tempo possibile dopo la sua ammissione nel luogo di detenzione o carcerazione».

233. In alcuni casi i passeggeri feriti, compresi quelli feriti negli assalti condotti dai funzionari israeliani, non hanno ricevuto un'assistenza medica immediata. L'art. 6 del Codice di condotta dispone che «i funzionari addetti all'applicazione della legge dovranno assicurare la piena tutela delle persone in loro custodia e, in particolare, si attiveranno immediatamente per assicurare loro l'assistenza medica ove sia necessario».

D. Confisca e restituzione della proprietà da parte delle autorità israeliane

1. Descrizione materiale e conclusioni

234. La Missione ha concluso che i fatti di seguito descritti sono stati accertati in misura soddisfacente.

a) Beni di proprietà dei passeggeri confiscati dalle autorità israeliane

235. La Missione ha raccolto testimonianze di passeggeri che erano a bordo delle sei navi della flottiglia sulla confisca da parte delle autorità israeliane di valuta e di un'ampia gamma di effetti personali, tra cui passaporti, carte di identità, patenti di guida, telefoni cellulari, computer portatili, dispositivi per la riproduzione audio (ad es. lettori MP3), fotografici e per le riprese audiovisive, carte di credito, documenti, libri e vestiti. Questi oggetti furono prelevati in diversi momenti, principalmente a bordo delle navi (durante le perquisizioni corporali o raccolti in altre parti delle navi, dove erano stati lasciati e dove i passeggeri non erano autorizzati a recuperarli) o durante lo

smistamento nella struttura di detenzione di Ashdod. La Missione ha stimato che diverse centinaia di costose apparecchiature elettroniche siano tuttora in possesso delle autorità israeliane. Molti passeggeri portavano con sé considerevoli donazioni in denaro contante da distribuire a Gaza, in alcuni casi ammontanti a decine di migliaia di dollari. La prassi adottata dalle autorità israeliane non fu univoca: ad alcuni passeggeri fu permesso di tenere il denaro per tutto il tempo della loro detenzione, ad altri fu confiscato e in seguito restituito, ad altri ancora fu confiscato e non più restituito.

236. Inoltre, mentre la maggior parte dei passaporti fu restituita ai passeggeri prima della loro partenza da Israele e altri ancora lo furono in seguito, alcuni passeggeri non hanno ancora ricevuto il loro passaporto, a distanza di quasi quattro mesi dall'incidente.

237. Appare evidente alla Missione che le autorità israeliane non avevano un sistema per la registrazione puntuale dei beni confiscati e per l'identificazione degli effetti personali allo scopo di restituirli ai legittimi proprietari. A bordo delle diverse navi le forze armate israeliane avevano condotto approfondite perquisizioni nei bagagli dei passeggeri, lasciando gli oggetti personali sparsi tra le cabine in uno stato di estremo disordine. Un testimone, che era stato isolato e percosso, ha descritto l'esperienza surreale di essere stato messo a sedere ammanettato su un grande mucchio di computer portatili e dispositivi elettronici, e di essere stato «cullato» dai suoni dei telefoni cellulari che si riconnettevano alla rete mentre la nave si avvicinava ad Ashdod.

238. Alcuni oggetti furono restituiti alle autorità turche e i passeggeri poterono ritirare parte del contenuto dei loro bagagli all'ufficio forense di Istanbul. Quando, successivamente, le navi rientrarono dalla custodia israeliana, alcuni bagagli e oggetti che erano rimasti a bordo furono portati in un deposito dell'IHH a Istanbul. Tuttavia i passeggeri che si recarono al deposito vi trovarono solo pochi vestiti o valigie vuote. È stato riferito alla Missione che alcuni oggetti appartenenti a passeggeri inglesi furono restituiti loro per posta attraverso il consolato britannico in Israele, ma che erano danneggiati o non erano di loro proprietà.

239. L'attenzione della Missione è stata richiamata da diverse denunce riguardanti l'uso scorretto degli oggetti confiscati dalle autorità israeliane, tra cui computer portatili, carte di credito e telefoni

cellulari. Il 20 agosto 2010 i media israeliani riportarono che «almeno quattro» soldati israeliani erano stati fermati in quanto sospettati di avere rubato e rivenduto computer portatili appartenenti ai passeggeri a bordo della flottiglia.⁸⁴ Inoltre, almeno quattro passeggeri hanno affermato che i loro oggetti personali, tra cui carte di credito e telefoni cellulari, erano stati successivamente utilizzati in Israele. Un testimone, un giornalista, ha sostenuto in particolare che la sua carta di credito è stata utilizzata per acquistare beni in Israele, sia durante la sua detenzione nel carcere di Beersheva sia dopo il rilascio.⁸⁵ Secondo un'altra testimonianza specifica, più di 1.000 dollari statunitensi sarebbero stati spesi in Israele con una carta di credito confiscata.⁸⁶

240. Tra i beni confiscati e non restituiti dalle autorità israeliane vi è una grande quantità di riprese fotografiche e audiovisive, che erano state registrate su supporti elettronici o altro dai passeggeri a bordo della flottiglia, tra i quali vi erano anche molti giornalisti professionisti. Tra le riprese vi erano anche un gran numero di materiali fotografici e audiovisivi relativi all'assalto israeliano e all'intercettazione della *Mavi Marmara* e delle altre navi. Le autorità israeliane hanno successivamente rilasciato una porzione molto limitata di questi materiali in forma rielaborata e tagliata,⁸⁷ ma la gran parte di essi è rimasta riservata e sotto il controllo delle autorità israeliane.

241. La Missione è convinta che ciò rappresenti un tentativo deliberato delle autorità israeliane di sopprimere o distruggere le prove e altre informazioni relative agli eventi avvenuti il 31 maggio sulla *Mavi Marmara* e sulle altre navi della flottiglia.

⁸⁴ Vedi <http://www.haaretz.com/news/diplomacy+defense/idf+soldiers+suspected+of+theft+from+gaza+flotilla+ship+1.308862>.

⁸⁵ Vedi <http://www.haaretz.com/print-edition/news/italian-flotilla-journalist-my-credit-card-was-used-after-idf-confiscated-it-1.295493>.

⁸⁶ Vedi <http://www.guardian.co.uk/world/2010/jun/18/gaza-convoy-activists-debit-card-fraud>.

⁸⁷ Ad esempio, il filmato ripreso da un passeggero sul ponte superiore mentre i soldati israeliani scendevano sul ponte: <http://www.youtube.com/watch?v=S6Xm8lrz-so>.

242. Molti giornalisti che erano a bordo della flottiglia in veste ufficiale hanno successivamente sporto diversi reclami in relazione alla confisca dei loro dati e del loro equipaggiamento, e al mancato pagamento dei danni o di una compensazione. Un esempio è la lettera inviata per conto di circa 60 giornalisti in cui si chiede alla Commissione Europea di prendere provvedimenti. La Missione è a conoscenza di reclami formali presentati per conto di alcuni passeggeri i cui beni sono stati prelevati o confiscati a bordo della *Mavi Marmara* e delle altre navi. La Missione stima che il valore complessivo di questi beni sia tutt'altro che irrilevante.

b) Le navi della flottiglia confiscate dalle autorità israeliane

243. Le sei navi della flottiglia sono state trattenute dalle autorità israeliane per un lungo periodo. Ad esempio, la *Mavi Marmara*, la *Defne Y* e la *Gazze 1* sono state riportate al porto turco di Iskerdun solo il 7 agosto, oltre due mesi dopo il loro arrivo ad Ashdod.

244. Al suo rientro in Turchia, la *Mavi Marmara* era in uno stato fatiscente. Il capitano della nave e altri membri dell'equipaggio hanno confermato che gli oggetti danneggiati erano perfettamente funzionanti quando la nave fu confiscata dalle autorità israeliane, il 31 maggio. Le indagini condotte autonomamente dalla Missione hanno confermato che le attrezzature sono state distrutte o gravemente danneggiate. Tra queste vi erano due sistemi di identificazione automatica (AIS) e una girobussola, due ricetrasmittenti VHF, apparati di sorveglianza e altre attrezzature, la radio VHF e il ricevitore di ascolto DSC, la radio MF-HF e l'attrezzatura DSC, l'indicatore del pannello di controllo, lo schermo del misuratore di velocità, lo schermo del sistema INMARSAT-C, lo schermo di ricambio del radar plotter Raytheon, due sistemi di posizionamento globale (GPS) e il pannello di controllo del sistema antincendio. Altri oggetti erano stati portati via, tra cui il telefono satellitare, il computer per la registrazione dei rilevamenti e i suoi pezzi di ricambio, il giornale di bordo e tutti i dati registrati, incluso il file con il certificato della nave. Nella sala motori, il generatore della sala di controllo e il pannello principale di controllo erano stati distrutti e la leva di comando danneggiata. C'era acqua mista ad olio. Le pompe erano sommerse nella sentina del motore, le parti di ricambio del generatore diesel erano coperte d'acqua marina e vi erano perdite d'olio.

2. Analisi legale della negazione del diritto di proprietà e della libertà di espressione

245. La Missione ritiene che gli atti commessi dalle autorità israeliane nel confiscare, trattenere e, in alcuni casi, distruggere la proprietà privata di diverse centinaia di passeggeri a bordo delle navi della flottiglia rappresentino una violazione sia del diritto di proprietà sia della libertà di espressione.

246. L'art. 17 della Dichiarazione universale dei diritti umani stabilisce che «ogni individuo ha il diritto ad avere una proprietà sua personale o in comune con altri. Nessun individuo potrà essere arbitrariamente privato della sua proprietà». Poiché la Dichiarazione universale è considerata parte del diritto internazionale consuetudinario, nessuno Stato può privare arbitrariamente chicchessia della proprietà sua personale. La Missione ritiene che le autorità israeliane, calpestando il diritto di proprietà di diverse centinaia di passeggeri della flottiglia, siano venute meno agli obblighi di uno Stato in relazione a tale diritto.

247. Per quanto concerne il diritto internazionale umanitario, l'art. 97 della Quarta Convenzione di Ginevra dispone che:

gli internati saranno autorizzati a conservare i loro oggetti ed effetti d'uso personale. Le somme in denaro... come pure gli oggetti di valore di cui sono portatori, non potranno esser loro tolti se non secondo le procedure stabilite... Al momento della loro liberazione o del loro rimpatrio, gli internati riceveranno in contanti il saldo creditore... come pure gli oggetti, somme, assegni, titoli, ecc., che fossero loro stati tolti durante l'internamento, eccettuati oggetti o valori che la Potenza detentrica dovesse trattenere in virtù della sua legislazione in vigore. Qualora un bene appartenente ad un internato fosse trattenuto in virtù di questa legislazione, l'internato riceverà un certificato particolareggiato.

248. Inoltre il Tribunale internazionale penale per la ex-Iugoslavia ha stabilito che, quando la distruzione o appropriazione di beni personali non possono essere giustificate da esigenze di tipo militare, esse sono

illegali.⁸⁸ È evidente che non vi era nessuna necessità militare a giustificazione della confisca e dell'appropriazione protratta dei beni di proprietà dei passeggeri della flottiglia. Inoltre la Missione è a conoscenza di alcune comunicazioni intercorse tra il governo di Israele e uno studio legale in Inghilterra, in cui il governo ammette di essere in possesso dei beni dei passeggeri ma non adduce alcuna ragione di necessità militare, limitandosi a dire che quegli oggetti sono necessari per le indagini in corso in Israele.

249. L'art. 19, par. 2, del Patto internazionale sui diritti civili e politici dispone che:

ogni individuo ha il diritto alla libertà di espressione; tale diritto comprende la libertà di cercare, ricevere e diffondere informazioni e idee di ogni genere, senza riguardo a frontiere, oralmente, per iscritto, attraverso la stampa, in forma artistica o attraverso qualsiasi altro mezzo di sua scelta.

Sebbene tale diritto possa essere sottoposto a determinate restrizioni (art. 19, par. 3), nessuna di esse è applicabile nel caso in indagine, né è tale da permettere alle autorità israeliane di limitare i diritti dei giornalisti e degli altri passeggeri al libero utilizzo e alla condivisione delle informazioni raccolte a bordo delle navi della flottiglia. I giornalisti, in particolare, hanno il diritto di utilizzare gli strumenti della loro professione. La Missione ritiene che le azioni delle autorità israeliane rappresentino una violazione protratta del diritto alla libertà di espressione dei giornalisti e degli altri passeggeri della flottiglia.

⁸⁸ ICTY, Judgment, *The Prosecutor v. Dario Kordic and Mario Cerkez*, IT-95-14/2-T.

E. Conseguenze per i cittadini israeliani che hanno partecipato alla flottiglia

Descrizione materiale e conclusioni

250. La Missione ha concluso che i fatti di seguito descritti sono stati accertati in misura soddisfacente.

a) Detenzione e azioni penali nei confronti di cittadini israeliani

251. I passeggeri con cittadinanza israeliana furono separati dagli altri passeggeri al loro arrivo ad Ashdod. Dopo essere stati interrogati, fu loro detto che sarebbero stati incarcerati e avrebbero dovuto rispondere alle accuse di crimini previsti dal diritto israeliano, tra cui il tentato omicidio di un soldato, il fatto di avere fatto fuoco con l'arma di un soldato, di avere organizzato atti violenti e di essere stati presenti in zona militare. Pur essendo stati portati in un carcere diverso, vissero le stesse esperienze degli altri passeggeri, tra cui la privazione del sonno e il divieto di parlare con un avvocato.

252. Il primo giugno 2010 il tribunale di Ashkelon confermò la custodia cautelare per quattro palestinesi israeliani: Muhammed Zeidan, presidente dell'Alto comitato di monitoraggio per i cittadini arabi di Israele, Sheikh Raed Salah, capo del Movimento islamico di Israele (ramo settentrionale), Sheikh Adu Daabe, capo del Movimento islamico di Israele (ramo meridionale) e Lubna Masarwa del Free Gaza Movement. Il 3 giugno 2010 lo stesso tribunale decise di rilasciarli a determinate condizioni, tra cui un periodo di arresti domiciliari fino all'8 giugno, il divieto di lasciare il paese per 45 giorni e il versamento di una cauzione di 150.000 shekel da parte di un garante terzo.

253. Da allora i quattro passeggeri non sono mai stati incriminati ma il fascicolo a loro carico è tuttora aperto e le accuse non sono state ritirate.

b) Rappresaglie contro un membro della Knesset

254. Tra i passeggeri della *Mavi Marmara* vi era anche un membro della Knesset [il parlamento di Israele, n.d.t.], Haneen Zouabi. La signora Zouabi non è stata incarcerata, ma ha subito un lungo interrogatorio.

255. A causa della sua partecipazione alla flottiglia, il 7 giugno 2010 la Knesset votò una mozione per rimuovere tre dei privilegi parlamentari di cui la signora Zouabi poteva fruire in quanto membro della Knesset: il privilegio di viaggiare oltreoceano, il passaporto diplomatico e il pagamento delle spese legali in caso di rimozione dell'immunità parlamentare in un'azione penale. La Knesset tenne numerose sedute sulla questione della sua partecipazione alla flottiglia, durante le quali vi furono apprezzamenti razzisti e sessisti e minacce fisiche nei suoi confronti. Alcuni parlamentari ne auspicarono l'incriminazione e furono discussi provvedimenti tra cui la revoca del suo status di parlamentare. Il ministro israeliano degli Interni accusò la signora Zouabi di tradimento e chiese al procuratore generale l'autorizzazione di revocarne la cittadinanza israeliana. Ad oggi non è stato avviato alcun procedimento penale a suo carico. Dopo avere partecipato alla flottiglia, la signora Zouabi ha ricevuto diverse minacce di morte.

256. La Conferenza dell'Unione interparlamentare sui diritti umani dei parlamentari ha adottato una risoluzione confidenziale nel corso della 130^a seduta del luglio 2010,⁸⁹ in cui la sanzione riservata alla signora Zouabi per avere esercitato la sua libertà di parola è giudicata inaccettabile e si chiede alla Knesset di rivedere la decisione.

257. La Missione si astiene da ogni commento sui procedimenti legali interni che possono tuttora essere *sub judice*. Ciò nondimeno la Missione osserva che queste azioni contro cittadini israeliani potrebbero comportare determinate violazioni degli obblighi di Israele in tema di diritti umani, tra i quali la libertà di espressione, i diritti di partecipazione alla vita politica e il diritto a un giusto processo.

⁸⁹ Caso n. IL/04, *Haneen Zoabi - Israel*.

IV. Responsabilità e rimedio effettivo

258. La Missione osserva che i fatti accertati comportano una serie di violazioni di diritto. In base alle disposizioni del Patto internazionale sui diritti civili e politici, le vittime di queste violazioni hanno diritto a un rimedio effettivo che include rimedi giudiziari e diritto alla riparazione, che deve essere proporzionata alla gravità delle violazioni. Nei casi di tortura, alle vittime devono inoltre essere offerte cure mediche e psicologiche. L'art. 9, par. 2, del Patto affronta in modo specifico il diritto alla compensazione. Per quanto riguarda infine le infrazioni gravi alla Quarta Convenzione di Ginevra, queste possono comportare responsabilità penali a carico dei singoli.

259. In passato Israele non ha onorato gli obblighi a cui si è fatto riferimento nei paragrafi precedenti. La Missione auspica che in questo caso le autorità israeliane e tutti gli attori coinvolti condurranno indagini giudiziarie tempestive e imparziali sulle violazioni del diritto internazionale - umanitario e dei diritti umani - nell'ottica di assicurare i colpevoli alla giustizia.

V. Conclusioni

260. L'attacco alla flottiglia deve essere analizzato nel contesto dei problemi esistenti tra il governo di Israele e l'Autorità e il popolo palestinesi. Nello svolgimento del suo mandato, la Missione ha toccato con mano la profondità della convinzione di entrambe le parti circa la correttezza delle loro rispettive posizioni. Se non vi sarà un cambiamento radicale del paradigma esistente, è probabile che simili disastri si ripetano anche in futuro. Occorre ricordare che la potenza e la forza si rafforzano quando sono accompagnate da un senso di giustizia e correttezza. La pace e il rispetto devono essere conquistati, non estorti con la violenza dall'avversario. La storia insegna che una vittoria ingiusta non ha mai prodotto una pace duratura.

261. La Missione è giunta alla ferma conclusione che il 31 maggio 2010 era in atto una crisi umanitaria a Gaza. La preponderanza delle prove offerte da fonti inappuntabili è troppo schiacciante perché si possa giungere a un'opinione diversa. Non è possibile negare questa realtà sulla base di motivazioni razionali. Una delle conseguenze di questa conclusione è che, anche per questo solo motivo, il blocco è illegale e non può essere legalmente sostenuto. Ciò a prescindere dai motivi addotti da chi cerca di giustificare la legalità del blocco.

262. Da questa conclusione discendono alcune considerazioni. Innanzitutto l'azione militare dell'IDF nell'intercettazione della *Mavi Marmara* in alto mare, nelle circostanze e per i motivi indicati, è stata chiaramente illegale. In modo specifico, l'azione non può essere giustificata in quelle circostanze nemmeno dall'art. 51 della Carta delle Nazioni Unite.

263. Israele cerca di giustificare il blocco adducendo motivi di sicurezza. Lo Stato di Israele ha il diritto alla pace e alla sicurezza come qualunque altro stato. Il lancio di razzi e altre munizioni belliche nel territorio israeliano da Gaza comporta gravi violazioni del diritto internazionale e del diritto internazionali umanitario. Ma tutte

le azioni in risposta che costituiscano una pena collettiva inflitta alla popolazione civile di Gaza sono illegali in ogni circostanza.

264. La condotta dell'esercito e di altri funzionari di Israele nei confronti dei passeggeri della flottiglia non solo è stata sproporzionata in quelle circostanze, ma ha anche mostrato livelli di violenza incredibili e al di fuori di ogni necessità. Ha tradito un livello inaccettabile di brutalità. Tale condotta non può essere giustificata o condonata sulla base di ragioni di sicurezza o altro. Essa costituisce una grave violazione del diritto internazionale dei diritti umani e del diritto internazionale umanitario.

265. La Missione ritiene che siano stati commessi numerosi crimini e violazioni. Dato il tempo a sua disposizione, potrebbe non essere in grado di compilare un elenco esaustivo di tutti i crimini commessi. Vi sono tuttavia prove evidenti per sostenere la persecuzione dei seguenti crimini nei termini dell'art. 147 della Quarta Convenzione di Ginevra:

- omicidio volontario;
- tortura o trattamento inumano;
- il fatto di cagionare intenzionalmente grandi sofferenze o di danneggiare gravemente l'integrità corporale o la salute.

La Missione ritiene inoltre che siano state commesse una serie di violazioni degli obblighi di Israele dettati dal diritto internazionale dei diritti umani, tra cui:

- il rispetto del diritto alla vita (art. 6 del Patto internazionale sui diritti civili e politici);
- il divieto di tortura e altri trattamenti o pene crudeli, inumani o degradanti (art. 7 del Patto internazionale; Convenzione contro la tortura);
- il rispetto della libertà e della sicurezza della persona, e della libertà dall'arresto o detenzione arbitrari (art. 9 del Patto internazionale);
- il rispetto del diritto dei detenuti ad essere trattati con umanità e rispetto della dignità inerente alla persona umana (art. 10 del Patto internazionale)
- il rispetto della libertà di espressione (art. 19 del Patto internazionale).

Il diritto a un rimedio effettivo deve essere garantito a tutte le vittime. L'elenco dei crimini qui presentato dalla Missione non è da intendersi in alcun modo esaustivo.

266. La Missione osserva che, trattenendo proprietà illegalmente sottratte, le autorità israeliane stanno commettendo tuttora un crimine protratto e Israele è tenuto a restituire immediatamente tali proprietà.

267. Essendosi mascherati, i responsabili dei crimini più gravi non possono essere identificati senza l'assistenza delle autorità israeliane. Essi hanno reagito in modo violento quando pensavano che qualcuno stesse cercando di identificarli. La Missione spera sinceramente che il governo di Israele presterà la sua collaborazione nell'assistere a identificare questi individui, nell'ottica di perseguire i colpevoli e chiudere il caso.

268. La Missione è consapevole del fatto che questa non è la prima volta che il governo di Israele rifiuta di collaborare in un'inchiesta su eventi in cui è coinvolto il suo personale militare. In questo caso la Missione accetta le rassicurazioni del rappresentante permanente di Israele circa il fatto che la posizione che è stato chiamato a difendere non era in alcun modo diretta a mettere in discussione le capacità professionali della Missione. È tuttavia deprecabile che ancora una volta, in occasione di un'inchiesta su eventi concernenti la perdita di vite umane per mano dell'esercito israeliano, il governo di Israele si sia rifiutato di collaborare in un'inchiesta non avviata da esso o in cui esso era significativamente rappresentato.

269. La Missione deplora il fatto che le sue richieste di informazioni alla Missione permanente di Israele non abbiano ricevuto risposta. La ragione inizialmente addotta era che il governo di Israele aveva istituito una sua commissione indipendente di esperti per indagare sull'incidente della flottiglia. Alla Missione è stato detto che, per tale ragione, e anche perché il segretario generale aveva annunciato l'istituzione di un'altra commissione di esperti con un mandato simile, «un'ulteriore iniziativa del Consiglio dei diritti umani a questo riguardo [è] inutile e improduttiva».

270. La Missione non ha condiviso questa posizione e per questa ragione ha suggerito al rappresentante permanente di Israele di rivolgersi al Consiglio, e non alla Missione, la richiesta di deferire la

consegna del rapporto della Missione per permettere alle altre inchieste di concludersi. La Missione ad oggi non ha ricevuto alcuna indicazione dal Consiglio. Nel caso in cui avesse ricevuto una tale direttiva, avrebbe avuto l'obbligo di rispondere positivamente.

271. Alla luce del fatto che la Commissione Turkel e il Comitato del segretario generale non hanno ancora concluso le loro sedute, la Missione si asterrà dal formulare qualsiasi osservazione che possa essere interpretata nel senso di mettere questi organi nell'impossibilità di completare i loro mandati «in modo indipendente da eventi esterni». La Missione si limita a osservare che la fiducia dell'opinione pubblica in qualsiasi processo investigativo in circostanze come quelle qui presentate, non è incrementata quando il soggetto sotto indagine indaga su se stesso o gioca un ruolo chiave nel processo.

272. Altrove in questo rapporto la Missione ha fatto riferimento alla necessità di reinterpretare il proprio mandato a causa del modo in cui era formulata la risoluzione di incarico. Nell'abbozzare questioni di questo tipo è importante non dare l'impressione che vi siano posizioni pregiudiziali. Alla prima occasione utile la Missione si è prodigata con particolare cura per dimostrare di avere interpretato il suo mandato nel senso di svolgere i propri compiti senza alcun preconcetto né pregiudizio. Desidera assicurare a tutti gli attori coinvolti che essa si è attenuta scrupolosamente a questa posizione.

273. Tutti i passeggeri a bordo delle navi della flottiglia che sono comparsi di fronte alla Missione hanno impressionato i suoi membri in quanto persone genuinamente impegnate nello spirito dell'umanitarismo e imbevute di una profonda e sincera preoccupazione per il benessere degli abitanti di Gaza. La Missione può soltanto esprimere l'auspicio che le tensioni si risolvano nel breve periodo e non in un futuro lontano, in modo che la regione possa conoscere pace e armonia.

274. Nove essere umani hanno perso la vita e diversi altri hanno riportato gravi ferite. Dal punto di osservazione della Missione, profonde cicatrici psicologiche sono state inflitte da quella che deve essere stata un'esperienza molto traumatica non solo per i passeggeri, ma anche per i soldati feriti. I membri della Missione esprimono la loro solidarietà a tutte le persone coinvolte e soprattutto alle famiglie dei defunti.

275. La Missione non è la sola a ritenere che la situazione a Gaza sia deplorabile. Essa è stata definita «insostenibile». Ciò è completamente intollerabile e inaccettabile nel ventunesimo secolo. Stupisce il fatto che vi sia qualcuno che riesca a definire la situazione di quella popolazione come soddisfacente in base agli standard più basilari. Le parti e la comunità internazionale sono chiamate a trovare una soluzione che soddisfi ugualmente le legittime esigenze di sicurezza di Israele e del popolo palestinese, in quanto entrambi hanno diritto a «un posto al sole». L'apparente dicotomia tra diritti in competizione - alla sicurezza e a una vita decorosa - può essere risolta solo subordinando gli antichi antagonismi al senso di giustizia e correttezza. È necessario trovare la forza di rimuovere i rancori radicati nella memoria e andare avanti.

276. La Missione ha riflettuto sulla posizione delle organizzazioni umanitarie che desiderano intervenire in situazioni di crisi umanitarie di lunga data dove la comunità internazionale non vuole intervenire con azioni concrete, qualsiasi ne sia il motivo. Troppo spesso esse sono accusate di intrigare o, peggio, di essere terroristi o agenti nemici.

227. È necessario distinguere tra le attività condotte per alleviare le crisi e le azioni intese a colpirne le cause. Queste ultime si caratterizzano come azioni politiche e pertanto sono inappropriate per i gruppi che desiderano essere classificati come umanitari. Questa considerazione nasce dalla constatazione che, mentre alcuni passeggeri erano unicamente interessati a recapitare gli aiuti alla popolazione di Gaza, per altri lo scopo principale era quello di sensibilizzare l'opinione pubblica sul blocco, nell'ottica di rimuoverlo in quanto unico modo per risolvere la crisi. Bisognerebbe condurre un'analisi per definire chiaramente un concetto di umanitarismo distinto dall'azione umanitaria, in modo da concordare una forma di intervento e giurisdizione là dove si verificano crisi umanitarie.

278. La Missione auspica sinceramente che coloro che hanno subito perdite a cause delle azioni illegali dell'esercito israeliano non siano ostacolati nel loro diritto a una compensazione adeguata e tempestiva. Auspica inoltre che il governo di Israele si attivi immediatamente. Ciò fornirà un importante contributo al ribaltamento della deplorabile reputazione che questo paese si è guadagnato per la sua impunità e intransigenza nelle questioni internazionali. Aiuterà inoltre coloro che simpatizzano sinceramente con la sua situazione a sostenerlo senza essere stigmatizzati.

Allegati

I. Termini di riferimento della Missione di accertamento dei fatti

Human Rights Council international fact-finding mission established under resolution 14/1: International Fact-Finding Mission on the Gaza Flotilla Incident

Terms of reference

Background

1. On 1 June 2010 at its fourteenth session, the Human Rights Council, in its resolution 14/1, decided “to dispatch an independent international fact finding mission to investigate violations of international law, including international humanitarian and human rights law, resulting from the Israeli attacks on the flotilla of ships carrying humanitarian assistance.”
2. On 23 July 2010, the President of the Council, in accordance with paragraph 9 of the resolution, appointed three eminent experts to the Mission: Judge Karl Hudson-Philips (Chair), Sir Desmond de Silva and Ms. Mary Shanthi Dairiam. The members of the Mission formally began their work on 9 August 2010.
3. The Fact-Finding Mission is requested in paragraph 9 of the resolution to report its findings to the Council at its fifteenth session.

Interpretation of the mandate

4. The members of the Mission have decided to interpret their mandate as ascertaining the facts surrounding the Israeli interception of the Gaza-bound flotilla to determine whether any violations of international law, including international humanitarian and human rights law, took place.

5. In carrying out this mandate, the members of the Mission have indicated to the Council that they would:

- a) Focus on the events that took place in international waters on 31 May 2010 as well as the way in which the Israeli authorities dealt with the aftermath of the operation and the repatriation of those participating in the flotilla;
- b) Seek to travel to, inter alia, Turkey, Gaza, Israel and Jordan in order to meet with witnesses, officials and non-governmental organizations;
- c) Travel to other countries to interview witnesses as may be necessary; and
- d) Make all enquiries it considers relevant to the forgoing in order to discharge its mandate.

Methodology

6. The members of the Mission intend to conduct their investigation independently and impartially and to this end are keen to receive information from any interested parties representing all points of view.

7. The Mission considers that the standard operating assumptions for a United Nations fact-finding mission will apply, including the following:

- a) The Mission should enjoy the full cooperation of all States Members of the United Nations;
- b) Members and staff shall enjoy the privileges and immunities accorded to experts on missions and officials under the 1946 Convention on the Privileges and Immunities of the United Nations;
- c) The Mission should have freedom of movement throughout the relevant territories;
- d) The Mission should have unhindered access to all places and establishments, and freedom to meet and interview representatives of Governmental and local authorities, military authorities, community leaders, non-governmental organizations and other institutions, and any such person whose testimony and/or expert advice is considered necessary for the fulfilment of its mandate;

- e) The Mission should have unhindered access to and for individuals and organizations wishing to meet with the Mission;
- f) The Mission should have free access to all sources of information, including documentary material and physical evidence;
- g) Protection should be guaranteed of victims and witnesses and all those who are in contact with the Mission in connection with the inquiry. No such person shall, as a result of such contact, suffer harassment, threats, acts of intimidation, ill-treatment or reprisals.

8. Given the large number of potential witnesses to the incidents and the short timeframe, the members of the Mission will determine appropriate criteria for the selection and examination of witnesses.

Secretariat

9. The United Nations High Commissioner for Human Rights has provided a designated staff of five Professional human rights officers, one administrative officer and one Security officer to act as the secretariat to support the members of the Mission. Additional expert consultants in the fields of pathology, law of the sea and international humanitarian and military law will also support the members of the Mission.

10. The Mission will be based in the Office of the United Nations High Commissioner for Human Rights in Geneva.

II. Corrispondenza

Lettera del 10 agosto 2010 inviata da Karl T. Hudson-Phillips, capo della Missione di accertamento dei fatti delle Nazioni Unite, a Sua Eccellenza Aaron Leshno Yaar

Excellency,

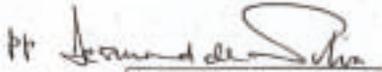
I am writing to you in my capacity as Chair of the United Nations Fact-Finding Mission established pursuant to Resolution 14/1 of the Human Rights Council (HRC), adopted on 1 June 2010. On 23 July 2010, the President of the Council, His Excellency Mr. Sihanak Phuangketkeow, appointed me, together with Sir Desmond de Silva and Ms. Mary Shanhi Dairiam, to investigate the incidents related to the interception of the flotilla of ships carrying humanitarian assistance to Gaza on 31 May.

The Mission will be guided by its mandate, and will conduct its work independently and impartially. As a completely independent body, the Mission is currently determining its own terms of reference and deployment plans.

As a Chair of the Fact-Finding Mission, I believe that in order to investigate the incident, it is necessary and important to take into account all the relevant contextual facts and that the Mission can travel to Israel with the aim to have access to the relevant officials in the Israeli Government, the members of the Israel investigation team, relevant military officials and official documents. I would appreciate your cooperation in this regard.

I would therefore like to request a meeting to brief you about the Mission and discuss all the relevant matters. Please indicate your availability to meet with us at your earliest convenience.

Please accept, Excellency, the assurances of my highest consideration.



Mr. Karl T. Hudson-Phillips
Chair of the United Nations Fact-Finding Mission

His Excellency Mr. Aharon Leshno-Yaar
Permanent Mission of Israel
to the United Nations Office
and specialized institutions in Geneva
Avenue de la Paix 1-3
1202 Geneva
Fax: +41 22 716 05 55

cc: His Excellency Mr. Sihanak Phuangketkeow
President of the Human Rights Council

Lettera del 18 agosto 2010 inviata da S.E. Aaron Leshno Yaar a S.E. l'ambasciatore Sihasak Phuangketkeow, presidente del Consiglio dei diritti umani

Excellency,

I refer to the appointment of a fact finding mission to investigate the flotilla incident which occurred on May 31, 2010, pursuant to UNHRC resolution A/HRC/RES/14/1 dated 2 June 2010.

Beyond the clearly prejudicial terminology of the mandate, which determines that there were 'violations' of international law and that Israel 'attacked' the flotilla before any fact-finding has even taken place, the proposed mission is clearly superfluous in light of the Independent Public Commission of Experts which has already been established to investigate the issue.

As you may be aware, on June 14, 2010 the Government of Israel established an Independent Public Commission of Experts to the issues arising from the flotilla incident. The Commission is headed by former Supreme Court Justice Yaakov Turkel, and, in addition to legal and naval experts, includes, as international observers, Nobel Peace Prize winner Lord William David Trimble from Northern Ireland, and former Canadian Judge Advocate General Kenneth Watkin.

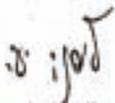
The Commission is authorized to request any individual or organization to testify before it, and every relevant governmental body is required to cooperate fully and to make available to the Commission any information or documents it requires.

At the request of Justice Turkel and the Committee, on June 30, 2010, the authority of the Commission was expanded still further, with additional authority to summon witnesses and take evidence under oath, pursuant to Israel's Commissions of Inquiry law, 1968.

In addition to this independent inquiry, the Secretary General of the United Nations has also established a distinguished international Panel, in order to examine and identify the facts, circumstances and context of the incident, and to consider and recommend ways of avoiding similar incidents in the future. Both Israel and Turkey are cooperating with this Panel.

In light of the fully independent Israeli inquiry into the incident, and the additional layer of review provided by the Secretary-General's own Panel, I trust you will appreciate Israel's position that an additional Human Rights Council initiative in this regard is both unnecessary and unproductive.

Please accept, Excellency, the continued assurances of my highest consideration.



Aharon Leshno Yaar
Ambassador
Permanent Representative

**Lettera del 7 settembre 2010 inviata da Karl T. Hudson-Phillips
a S.E. Aaron Leshno Yaar**

Excellency,

Re Human Rights Council Fact Finding Mission on the Gaza Flotilla Incident

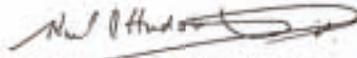
Permit me respectfully to refer to the most cordial meeting which members of the above Mission had with you on the 18th. August 2010. I wish to be pardoned for expressing my continuing regret at the position of your Government at that time not to cooperate with the Mission appointed by the Human Rights Council into the Gaza Flotilla Incident on the ground that such an initiative was 'both unnecessary and unproductive'.

Since our meeting, the Mission, which I have the honour to Chair, has worked assiduously in an attempt to complete its task by the stipulated date of 27th. September 2010. Considerable progress has been made towards ascertaining the factual circumstances surrounding the incident. However, the Mission regrets that the position adopted by your Government will deprive it of direct access to information which may be relevant.

The effect of the position of your Government was anticipated by the Mission. Consequently you will no doubt recall that a list of requests for information from the relevant authorities of your Government was given to you at the meeting under reference. This was in the hope, which I trust was not misplaced, that cooperation would have resulted, notwithstanding the apparently unequivocal position of your Government at that time.

I wish to forward once more, for ease of reference, a copy of the request for information referred to above and to enquire whether the position of your Government now permits you to favour the Mission with a positive response.

Please accept, Your Excellency, continuing assurances of the highest regard and consideration.

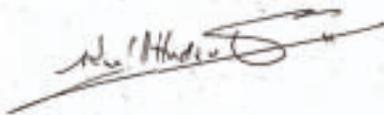


Mr. Karl T. Hudson-Phillips
Chair of the United Nations Fact-Finding Mission

His Excellency Mr. Aharon Leshno-Yaar
Permanent Mission of Israel
to the United Nations Office
and specialized institutions in Geneva
Avenue de la Paix 1-3
1202 Geneva
Fax: +41 22 716 05 55

cc: His Excellency Mr. Sihanak Phuangketkeow
President of the Human Rights Council

1. Visits to Israel and Gaza for examination of evidence and any relevant observations
2. Specifically in relation to evidence :
 - (a) Visit Israel to interview witnesses.
 - (b) Visit Gaza to observe situation there first hand
 - (c) View items of physical evidence in the hands of the Israeli authorities including unedited film footage taken by the Israeli Defence Force or on its request or direction.
 - (d) View and examine items alleged seized by Israeli authorities from the passengers on the ships – allegation of improper uses of credit cards and the existence of photographic material and equipment, telephones etc.,
 - (e) Medical reports by Israeli authorities of persons who received attention pre and post mortem in Israel – both Israeli and non-Israeli – including autopsy reports if any
 - (f) As an alternative to (d), duly authenticated copies of statements by Israeli witnesses with particular reference to -
 - (1) injuries suffered by Israeli personnel
 - (2) Nature and calibre of firearms and any projectiles used in the exercise

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Abdel Hadeed', is written over a horizontal line at the bottom right of the page.

Lettera del 13 settembre 2010 inviata da S.E. Aaron Leshno Yaar
a Karl T. Hudson-Phillips

Excellency,

Thank you for your letter dated 7 September 2010 and your sincere interest in hearing from all sides, including that of Israel, before concluding the work of your fact-finding mission.

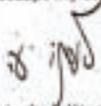
As you are surely aware, on 14 June 2010, the Government of Israel appointed an Independent Public Commission which is headed by retired Supreme Court Justice Jacob Turkel with the participation of international observers. This Commission has held a significant number of hearings in the past few months and continues to gather testimony from a wide range of officials in Israel. These hearings are open and transcripts of the testimony have been made public, including in English via the website of the Commission. The expectation of the Commission is to conclude its work in a speedy manner.

Additionally, on 2 August 2010, the United Nations Secretary General announced the launching of a Panel of Inquiry into the events of 31 May 2010. After extensive consultations and negotiations, Israel agreed to cooperate with this Panel. Two rounds of meetings have already taken place. The expectation of the Panel is to conclude its work soon after the completion of the national processes in Israel and Turkey.

Given the continuing work of these two bodies, Israel believes that your mission would only have the necessary information before it in order to responsibly report to the Human Rights Council following the conclusion of work by those two bodies. During our meeting on 18 August 2010, you and the other members of your mission emphasized your desire for your findings to reflect fairly, and in conforming with international practice, the fullest picture possible regarding the events in question.

Therefore, allowing for the completion of Israel's internal, domestic work together with its cooperation with the Panel established by the Secretary General would seem to be necessary before your mission would be able to report. I urge you to consider deferring the submission of your report in order to allow for those processes to reach their natural conclusions, unfettered by external events.

Please accept my continuing assurances of my highest regard and consideration.



Aharon Leshno-Yaar
Ambassador
Permanent Representative

Lettera del 14 settembre 2010 inviata da Karl T. Hudson-Phillips a S.E. Aaron Leshno Yaar

Excellency,

I wish to acknowledge receipt of yours of the 13th instant in reply to mine of the 7th September 2010. I wish first of all to place on record my appreciation for the apparent change in the position of your Government in relation to the Mission which I have the honour to Chair.

It is appropriate to refer to your letter dated the 18th August 2010 to the President of the Human Rights Council, H.E. Ambassador Sihasak Phuangketkeow, in which you expressed the view of your government at that time that the Mission was not only "superfluous" but also "both unnecessary and unproductive". The suggestion in your letter under reference that the Mission is now capable of "responsibly" (your term) reporting to the Human Rights Council is a noted departure from the view previously stated. I regret that I personally cannot agree that notice of the results of national investigations is a prerequisite to the mission reporting to the Council in a responsible manner.

As you are aware, on the 2nd June 2010 the Human Rights Council adopted a resolution A/HCR/RES/14/1 which resulted in the appointment of its fact-finding Mission. The Mission is of course aware that on the 2nd August 2010 the Secretary General announced "the setting-up of a Panel of Inquiry (Panel) on the flotilla incident of 31st May". It is the understanding of the Mission that that Panel has been charged with the task of "reviewing and receiving the reports of the national investigations" expected to be carried out by the Governments of Israel and Turkey. It is not without significance to the Mission that the Secretary General considered it expedient to have a panel "review" the reports of national investigations (Israel and Turkey) and not that of the Mission. The inference to be drawn from this would suggest that there was no need to question in any way the work of the independent Mission appointed by the Human Rights Council. There is obviously merit in having investigations conducted by parties not intimately involved in the matter under inquiry or who may have an interest in the outcome of the same.

J..

His Excellency Mr. Aharon Leshno-Yaar
Permanent Mission of Israel
to the United Nations Office
and specialized institutions in Geneva
Avenue de la Paix 1-3
1202 Geneva
Fax: +41 22 716 05 55

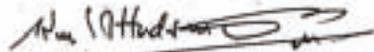
cc: His Excellency Mr. Sihasak Phuangketkeow
President of the Human Rights Council

I am grateful for your drawing my attention to the fact that transcripts of the testimony in the proceedings of the Commission under H.E. Judge Turkel are available on the internet. The Mission has been aware of this for some time. I trust that you will agree that even though, as you so kindly point out, a version in English is being published, this can in no way be a substitute for the specific request made to you for direct access to witnesses and relevant material. It is noted that the Commission under Judge Turkel does not appear to have direct access in public or at all to an important category of eye witnesses. This is a serious limitation which access to unauthenticated reports on the internet cannot remedy.

I wish once more to repeat my request to your Government for relevant direct evidence of the matters set out in the list left with you on the 18th August 2010. In particular, you are referred to the request for information on the medical condition of members of the Israeli Defence Force who were injured during the interception of the Mavi Marmara. According to evidence in our possession, these soldiers were examined by medical doctors on board and none was seen to have gunshot wounds as is being alleged before Judge Turkel. There is also the issue of the large sums of money and extensive film footage seized from passengers at the time and not returned. All these and the other matters requested will assist the Mission in its fact-finding task.

The Mission have given most serious consideration to your letter and specifically the request that the Mission consider deferring the submission of its report to the Council in order to permit "other processes to reach their natural conclusions, unfettered by external events". The Mission is gratified by the apparent confidence shown in its efficacy but would suggest with deference that your request be directed to the Human Rights Council which appointed it.

Please accept, Your Excellency, continuing assurance of the highest regard and consideration.



Mr. Karl T. Hudson-Phillips
Chair of the United Nations Fact-Finding Mission

III. Navi della flottiglia

Nome	Stato bandiera	n. passeggeri (nazionalità)	n. membri dell'equipaggio (nazionalità)	Tot.	Tipo	Organizzatore	Proprietà
<i>Mavi Marmara</i>	Comore	546, di cui 353 turchi (successivamente si sono uniti quindici passeggeri della <i>Challenger II</i>) (Algeria, Australia, Bahrain, Belgio, Bosnia, Canada, Egitto, Francia, Germania, Kosovo, ¹ Kuwait, Indonesia, Irlanda, Israele, Giordania, Libano, Macedonia, Malesia, Mauritania, Marocco, Nuova Zelanda, Oman, Palestina, Pakistan, Sud Africa, Spagna, Svezia, Siria, Turchia, Inghilterra, USA, Yemen)	29 (Turchia)	575 (589)	Nave passeggeri	IHH	IHH
<i>Defne</i>	Kiribati	7 (Turchia)	13 (Turchia, Azerbaijan)	20	Nave cargo	IHH	IHH
<i>Gazze I</i>	Turchi	13 (Turchia)	13 (Turchia)	18	Nave cargo	IHH	IHH

¹ Nazionalità dichiarata.

Rapporto delle Nazioni Unite sull'incidente della flottiglia - 31 maggio 2010

Nome	Stato bandiera	n. passeggeri (nazionalità)	n. membri dell'equipaggio (nazionalità)	Tot.	Tipo	Organizzatore	Proprietà
<i>Eleftheri Mesogios</i> o <i>Sofia</i>	Grecia	(Grecia, Svezia)	(Grecia)	30	Nave cargo	Ship to Gaza (Grecia), Ship to Gaza (Svezia)	Eleftheri Mesogios Marine Company
<i>Sfendoni</i> o <i>Boat 8000</i>	Togo	(Bulgaria, Repubblica Ceca, Grecia, Svezia, Inghilterra, USA)	(Grecia)	43	Nave passeggeri	Ship to Gaza (Grecia), Ship to Gaza (Svezia)	Sfendonh S.A.
<i>Challenger I</i>	USA	13 (Belgio, Germania, Olanda, Polonia, Inghilterra, USA)	4 ² (Irlanda, Inghilterra)	17	Nave passeggeri	Free Gaza Movement	F.G. (Human Rights) Projects
<i>Challenger II</i>	USA	19 (Australia, Canada, Germania, Grecia, Irlanda, Malesia, Norvegia, Serbia, Inghilterra, USA)	(Grecia)	20	Nave passeggeri ³	Free Gaza Movement	F.G. (Human Rights) Projects
<i>Rachel Corrie</i>	Cambogia	8 (Irlanda, Malesia)	11 ⁴ (Inghilterra, Filippine, Cuba)	19	Nave cargo	Free Gaza Movement	F.G. (Human Rights) Projects

² Anche alcuni membri dell'equipaggio erano attivisti dichiarati.

³ A causa di un'avaria i passeggeri sono stati poi trasferiti sulla *Mavi Marmara*.

⁴ Due passeggeri irlandesi erano stati dichiarati come membri dell'equipaggio.