ASGI – Associazione per gli Studi Giuridici sull’Immigrazione

<https://www.asgi.it/media/codice-condotta-ong-governo-mina-efficacia-soccorso/>

L’Associazione evidenzia innanzitutto come diverse “disposizioni”, contenute nel cosiddetto codice di condotta, pongano **serie problematiche giuridiche relativamente al rispetto del diritto internazionale del mare**, apparendo in contrasto sia con l’obbligo di garantire lo sbarco in un porto sicuro alle persone salvate, sia più in generale con gli obblighi derivanti dal diritto internazionale in materia di asilo.

L’ASGI richiama con forza l’**attenzione** del mondo politico e dei mezzi di informazione sui seguenti **aspetti, rimasti largamente sottaciuti nel dibattito pubblico:**

1) **Parte rilevante delle proposte** contenute nel cosiddetto codice di condotta appaiono del tutto superflue poiché si limitano a ribadire positive **prassi operative già attuate da tempo da parte delle ONG** che operano nel soccorso, dalla Guardia Costiera e dalle **altre istituzioni pubbliche coinvolte. Se si fosse voluto ulteriormente rinforzare dette prassi operative**, allo scopo di migliorarle, sarebbe stato necessario attivare un **effettivo confronto** con le associazioni umanitarie. Confronto che invece è mancato. Anzi, le stesse ONG, che pure meritoriamente suppliscono in larga parte alle carenze del sistema pubblico dei soccorsi, sono state oggetto di un’incredibile campagna di discredito.

2) Il cosiddetto codice di condotta è stato **presentato ai mezzi di informazione come una sorta di atto normativo,** seppure alquanto atipico, tramite il quale il Governo intende disciplinare l’attività del soccorso in mare, in corso da anni sotto il coordinamento delle autorità legittimamente preposte, che però oggi viene presentata come se fosse avvenuta finora in modo del tutto disordinato e improprio.

Il punto nodale della questione risulta invece che **il cosiddetto codice di condotta non è un atto avente valore di legge**, né una disposizione regolamentare, emanata in attuazione di una norma primaria.Per di più si rivolge ad una pluralità di soggetti non gerarchicamente collegati con la pubblica amministrazione. Si tratta in sostanza, di una proposta di accordo, che, come tale, necessita quel coinvolgimento paritario delle parti che invece è clamorosamente mancato.

La mancata sottoscrizione, perciò, non può avere alcuna conseguenza giuridica: **non sarà legittima alcuna reazione del governo nei confronti delle ONG non firmatarie** se non nei casi e nei limiti già sanciti dalle norme nazionali e internazionali  .

3) Al di là della adesione o meno al cosiddetto codice di condotta, le organizzazioni operanti nel soccorso in mare dei migranti sono **obbligate al primario ed esclusivo rispetto** delle norme internazionali, di quelle di diritto interno e agli eventuali atti regolamentari di attuazione delle normative stesse.

Occorre evidenziare che in buona parte le motivazioni addotte dalle ONG per rifiutare la sottoscrizione della proposta di codice risultano ampiamente ragionevoli e condivisibili; in particolare **il rifiuto della richiesta di non effettuare trasbordi da una nave all’altra** (anche quando ciò è necessario per salvare vite umane durante la concreta operazione di soccorso) è del tutto **doveroso e pienamente conforme agli obblighi imposti dalle norme sul soccorso**. Parimenti la contestata opposizione alla richiesta di consentire sempre e in ogni caso la presenza a bordo del personale di polizia è del tutto comprensibile e giustificabile proprio in quanto l’attività di soccorso umanitario deve potersi svolgere in condizioni di piena autonomia, non essendo **per nulla in contrasto con il vincolo della piena collaborazione**, attiva ed indiscussa da anni, con le autorità investigative per l’individuazione dei trafficanti.

4) **E’ eticamente inaccettabile** che il Ministero dell’Interno, abbia oscuramente prospettato gravi conseguenze nei confronti di quelle organizzazioni, tra le quali figura MSF [Medici senza Frontiere], Premio Nobel per la Pace, che non hanno sottoscritto il cosiddetto codice di condotta.

5) Va ricordato che **è illegittimo e può costituire grave violazione di legge anche penale impedire l’accesso ai porti** da parte di una imbarcazione che trasporta persone soccorse in mare che hanno bisogno di supporto immediato legato alle esigenze primarie per la sopravvivenza e/o la tutela del diritto all’integrità psico-fisica.

L’ASGI rinnova il proprio **profondo apprezzamento** per l’operato eccezionale delle **ONG** e della **Guardia Costiera italiana** nel condurre le operazioni di salvataggio in mare e **invita fermamente il Governo italiano a rivedere in maniera profonda l’attuale linea politica,** tanto **inconsistente** sul piano della legittimità, quanto **pericolosa** nel creare smarrimento nell’opinione pubblica e nel minare l’efficacia delle attività di soccorso.

ALLEGATO:

DA QUALE NORMATIVA SONO REGOLATI I SOCCORSI IN MARE?

La convenzione di Amburgo del 1979 e la convenzione Sar disciplinano l'obbligo di soccorso in mare e l'istituzione di centri di coordinamento con competenza nell'area Sar ( salvataggio e ricerca) in cui è stato diviso il mare dei paesi rivieraschi. Il primo centro di coordinamento che viene informato di una situazione di pericolo ha la responsabilità del soccorso e di informare il centro competente qualora l'intervento fosse in un'area di competenza di un altro paese. Se, come avviene con Malta, l'altro Paese non interviene, allora ha l'obbligo di continuare a gestire il soccorso

PERCHÉ IL CENTRO DI COORDINAMENTO DELLA GUARDIA COSTIERA DI ROMA CONTINUA AD ASSEGNARE SOCCORSI A NAVI DI ONG CHE NON HANNO FIRMATO IL CODICE? «Quando la Guardia costiera riceve una segnalazione di pericolo – spiega Marco Bertotto, responsabile advocacy di Medici senza frontiere – ha l'obbligo di coinvolgere l'assetto navale più vicino e con le migliori caratteristiche per un salvataggio. La nave umanitaria è equiparata a una qualsiasi nave privata o commerciale. Nessun codice di condotta può superare questo principio».

CHI HA LA COMPETENZA A DECIDERE SUI TRASBORDI DI PERSONE SALVATE DA UNA NAVE ALL'ALTRA?

Le linee guida della sicurezza in mare dell'Imo, l'organismo internazionale marittimo, assegnano al responsabile dell'operazione di soccorso, dunque il centro di coordinamento, la valutazione sul miglior utilizzo dei mezzi impegnati e sulla copertura dell'area Sar.

A CHI SPETTA LA SCELTA DEL PORTO IN CUI SBARCARE I MIGRANTI? La Convenzione di Amburgo e ancora le linee guida dell'Imo stabiliscono che le persone soccorse devono essere portate nel porto sicuro più vicino. È prerogativa del governo vietare l'accesso di una nave nei suoi porti, è obbligo del centro di coordinamento portare a termine l'operazione di soccorso fino al porto di sbarco.

IL GOVERNO ITALIANO PUÒ VIETARE ALLE NAVI UMANITARIE L'INGRESSO IN ACQUE LIBICHE? Né l'Italia né nessun altro paese, se non la Libia, possono vietare l'ingresso ad una nave in acque libiche. La Convenzione di Montego bay del 1982 prevede il principio del passaggio innocente, che consente ad un'imbarcazione di attraversare e anche di fermarsi e ancorare per un'operazione di soccorso.

CHI STABILISCE QUANDO UN'IMBARCAZIONE È A RISCHIO E DEVE ESSERE SOCCORSA? Il piano operativo di Frontex, la prassi di Guardia costiera e delle operazioni Sophia e Triton prevedono una definizione ampia di "distress" che esclude che debba partire una richiesta di soccorso da un'imbarcazione priva di segnalazioni di Sos, con persone in condizioni estreme. La prassi considera queste imbarcazioni in difficoltà e dunque da soccorrere non appena prendono il mare.