

Codice di condotta per le ONG impegnate nel salvataggio dei migranti in mare.

Ministero dell'interno

7 agosto 2017

La pressione migratoria nei confronti dell'Italia non accenna a diminuire e, anzi, risulta ancora più imponente rispetto allo scorso anno, così come riconosciuto dalle Istituzioni dell'Unione Europea e dai suoi Stati membri.

In questo quadro, l'obiettivo principale delle Autorità italiane nel soccorso dei migranti è la tutela della vita umana e dei diritti delle persone, nel pieno rispetto delle convenzioni internazionali.

Tuttavia, l'attività di salvataggio non può essere disgiunta da un percorso di accoglienza sostenibile e condiviso con altri Stati membri, conformemente al principio di solidarietà di cui all'art. 80 del TFUE.

In occasione della riunione informale dei Ministri della Giustizia e degli Affari Interni, tenutasi il 6 luglio a Tallinn, sotto la presidenza estone, i Ministri dell'Interno dell'UE hanno accolto con favore l'iniziativa delle autorità italiane intesa a garantire che le navi delle ONG impegnate in attività di Search and Rescue (SAR) operino secondo una serie di regole chiare da rispettare, sotto forma di un codice di condotta che dovrà essere urgentemente finalizzato ad opera delle Autorità italiane, in consultazione con la Commissione e in cooperazione con le parti interessate, tra cui le stesse ONG.

L'iniziativa italiana è stata inclusa anche nel "Piano d'azione sulle misure per sostenere l'Italia, ridurre la pressione lungo la rotta del Mediterraneo centrale e accrescere la solidarietà", presentato dalla Commissione europea lo scorso 4 luglio.

Le Autorità italiane e le ONG firmatarie che svolgono attività SAR condividono pertanto l'esigenza di prevedere disposizioni specifiche per far fronte alla complessità delle operazioni di soccorso nel Mar Mediterraneo, in conformità con il presente Codice di Condotta, anche per salvaguardare la sicurezza dei migranti e degli operatori.

Le ONG che sottoscrivono questo Codice di Condotta assumono i seguenti impegni:

- conformemente al diritto internazionale pertinente, l'impegno a non entrare nelle acque territoriali libiche, salvo in situazioni di grave e imminente pericolo che richiedano assistenza immediata, e di non ostacolare l'attività di Search and Rescue (SAR) da parte della Guardia costiera libica: al fine di non ostacolare la possibilità di intervento da parte delle Autorità nazionali competenti nelle proprie acque territoriali, nel rispetto degli obblighi internazionali;
- impegno a rispettare l'obbligo di non spegnere o ritardare la regolare trasmissione dei segnali AIS (Automatic Identification System) e LRIT (Long Range Identification and Tracking), qualora installati a bordo (Cap. V SOLAS): allo scopo di garantire la sicurezza della navigazione e la "security" delle unità, incluse quelle non impegnate nelle attività di ricerca e soccorso che si trovino in navigazione in prossimità dell'area interessata dall'evento;

- l'impegno a non effettuare comunicazioni o inviare segnalazioni luminose per agevolare la partenza e l'imbarco di natanti che trasportano migranti, fatte salve le comunicazioni necessarie nel corso di eventi SAR per preservare la sicurezza della vita in mare: con l'intento di non facilitare i contatti con i soggetti dediti alla tratta e al traffico di migranti;
- impegno a comunicare al competente MRCC l'idoneità tecnica (relativa alla nave, al suo equipaggiamento e all'addestramento dell'equipaggio) per le attività di soccorso, fatte salve le applicabili disposizioni nazionali ed internazionali concernenti la sicurezza dei natanti e le altre condizioni tecniche necessarie alla loro operatività: alle ONG è richiesto di dotarsi di mezzi e di personale di cui siano accertate l'idoneità e le capacità tecniche nelle attività di ricerca e soccorso di un gran numero di persone (mass rescue operations) in ogni condizione. Ciò è richiesto al fine di fornire garanzie circa il loro "know-how" nel concorrere alle attività di soccorso. Tale impegno riguarda, tra l'altro, la necessità di fornire al comandante della nave adeguate informazioni sulla stabilità, la capacità di ricovero a bordo, le dotazioni individuali e collettive di sicurezza, certificazione ed addestramento dell'equipaggio per tali specifiche attività, aspetti di "security", condizioni di igiene ed abitabilità a bordo, capacità di conservazione di eventuali cadaveri. Tutto ciò, ovviamente, senza pregiudizio per quanto previsto dall'Articolo IV (casi di forza maggiore) e dall'Articolo V (trasporto di persone in situazioni di emergenza) della SOLAS;
- l'impegno ad assicurare che, quando un caso SAR avviene al di fuori di una SRR ufficialmente istituita, il comandante della nave provveda immediatamente ad informare le autorità competenti degli Stati di bandiera, ai fini della sicurezza, e il MRCC competente per la più vicina SRR, quale "better able to assist", salvo espresso rifiuto o mancata risposta di quest'ultimo: la comunicazione allo Stato di bandiera rappresenta più un impegno, mentre la notifica al competente MRCC richiama un obbligo vigente del diritto internazionale;
- impegno ad osservare l'obbligo previsto dalle norme internazionali di tenere costantemente aggiornato il competente MRCC o l'OSC (On Scene Coordinator) designato da quest'ultimo in merito allo scenario in atto ed all'andamento delle operazioni di soccorso, nonché di tutte le informazioni che abbiano rilievo ai fini SAR o della sicurezza della navigazione;
- l'impegno a non trasferire le persone soccorse su altre navi, eccetto in caso di richiesta del competente MRCC e sotto il suo coordinamento anche sulla base delle informazioni fornite dal Comandante della nave: dopo l'imbarco delle persone soccorse, le navi delle ONG dovrebbero, di norma, completare l'operazione sbarcando le medesime in un porto sicuro sotto il coordinamento del MRCC competente, salvo nelle situazioni sopra menzionate;
- impegno ad assicurare che le competenti autorità dello Stato di bandiera siano tenute costantemente informate dell'attività intrapresa dalla nave ed immediatamente informate di ogni evento rilevante ai fini di "maritime security", in conformità al principio della giurisdizione dello Stato di bandiera in base alla UNCLOS e ad altre norme applicabili del diritto internazionale;
- impegno a cooperare con il MRCC, eseguendo le sue istruzioni ed informandolo preventivamente di eventuali iniziative intraprese autonomamente perché ritenute necessarie ed urgenti;
- l'impegno a ricevere a bordo, eventualmente e per il tempo strettamente necessario, su richiesta delle Autorità italiane competenti, funzionari di polizia giudiziaria affinché questi possano raccogliere informazioni e prove finalizzate alle indagini sul traffico di migranti e/o la tratta di esseri

umani, senza pregiudizio per lo svolgimento delle attività umanitarie in corso. Quanto sopra fatto salvo la giurisdizione esclusiva dello Stato di bandiera della nave in base all'UNCLOS e alle altre norme di diritto internazionale applicabili, le competenze del comandante e i differenti mandati e competenze delle persone giuridiche interessate come previsto dal diritto nazionale ed internazionale, rispetto alle quali i funzionari di polizia non interferiscono e non dovranno interferire: consentire l'accesso a bordo dei loro assetti navali, su richiesta delle Autorità nazionali competenti, del personale di polizia che svolgerà le preliminari attività conoscitive e di indagine, anche a seguito di specifiche indicazioni da parte dell'Autorità Giudiziaria competente;

- l'impegno a dichiarare, conformemente alla legislazione dello Stato di bandiera, alle autorità competenti dello Stato in cui l'ONG è registrata tutte le fonti di finanziamento per la loro attività di soccorso in mare e a comunicare, su richiesta, tali informazioni alle Autorità italiane nel rispetto dei principi di trasparenza;
- l'impegno ad una cooperazione leale con l'Autorità di Pubblica Sicurezza del previsto luogo di sbarco dei migranti, anche trasmettendo le pertinenti informazioni di interesse a scopo investigativo alle Autorità di Polizia, nel rispetto della normativa internazionale sui rifugiati e sulla protezione dei dati nonché dei differenti mandati e competenze delle persone giuridiche interessate come previsto dal diritto nazionale ed internazionale: tale impegno si estrinsecherà, a titolo esemplificativo e non esaustivo, nel fornire - almeno due ore prima dell'arrivo al porto - i documenti che dovrebbero essere completati durante le fasi di soccorso e tragitto verso il porto dopo aver posto in essere le attività di assistenza primaria - ovvero il "maritime incident report" (documento riassuntivo dell'evento) e il "sanitary incident report" (documento riassuntivo della situazione sanitaria a bordo);
- impegno a recuperare, durante le attività, una volta soccorsi i migranti e nei limiti del possibile, le imbarcazioni improvvisate ed i motori fuoribordo usati dai soggetti dediti al traffico/tratta di migranti e ad informare immediatamente l'ICC (International Coordination Centre) dell'operazione TRITON; il MRCC coordinatore dovrà comunque essere informato per gli aspetti legati alla sicurezza della navigazione e l'antiquinamento: tale impegno è un'importante modalità di cooperazione con l'operazione europea TRITON e con le competenti Autorità nazionali nella lotta contro i soggetti dediti al traffico ed alla tratta, nonché con il MRCC per le informazioni relative alla sicurezza della navigazione e l'inquinamento.

La mancata sottoscrizione di questo Codice di Condotta o l'inosservanza degli impegni in esso previsti può comportare l'adozione di misure da parte delle Autorità italiane nei confronti delle relative navi, nel rispetto della vigente legislazione internazionale e nazionale, nell'interesse pubblico di salvare vite umane, garantendo nel contempo un'accoglienza condivisa e sostenibile dei flussi migratori.

Il mancato rispetto degli impegni previsti dal presente Codice di Condotta sarà comunicato dalle Autorità italiane allo Stato di bandiera e allo Stato in cui è registrata l'ONG.

