

"Lassen Sie mich erklären, warum der Plan der Regierung, NGOs zu stoppen, gegen das Gesetz verstößt."

Der ehemalige Admiral der Küstenwache, Vittorio Alessandro, erklärt TPI, warum eine Regierung keine Gesetze für Rettungen auf See erlassen kann, indem sie ihre Meere für die Schiffe der NGOs schließt.

Von Daniele Nalbone, 01 Feb. 2019

Die italienische Regierung hat angekündigt, die Territorialgewässer gegen die "unerwünschten" – wie sie der Innenminister Matteo Salvini bezeichnete – Schiffe der NGOs "sperrern" zu wollen.

Das Ziel ist es, die Einfahrt für Schiffe wie die der Sea Watch, die als "nicht harmlos" gelten, zu schließen - denn nach dem Fraktionsvorsitzenden der M5S (Fünf Sterne Bewegung) und Minister für Infrastruktur und Verkehr, Danilo Toninelli, begünstigten diese die illegale Einwanderung.

Die bei dieser Argumentation bemühten Regelungen sind sowohl der Artikel 83 des Schifffahrtsgesetzbuches über das Verbot von Transit und Ankern, sowie der Artikel 17 und 19 des Montego Bay-Vertrags von 1982, der 1994 von Italien ratifiziert wurde.

Was steht in Artikel 83 des Schifffahrtsgesetz?

Nach Artikel 83 des Schifffahrtsgesetzbuches "kann der Minister für Verkehr und Schifffahrt den Transit und das Ankern von Handelsschiffen in der Hoheitsgewässer aus Gründen der öffentlichen Ordnung, der Sicherheit der Schifffahrt und im Einvernehmen mit dem Umweltminister aus Gründen des Schutzes der Meeresumwelt einschränken oder verbieten und die Gebiete bestimmen, auf die sich das Verbot erstreckt. Dieser Artikel wurde durch Artikel 5, Gesetz Nr. 51 vom 7. März 2001 ersetzt."

Was die Artikel 17 und 19 des Vertrags von Montego Bay besagen

In Artikel 17 heißt es: "Schiffe aller Staaten, ob Küsten- oder Binnenschiffe, haben das Recht auf eine unbeeinträchtigte Durchfahrt durch das Küstenmeer." Der Knackpunkt dabei ist das Konzept der "unbeeinträchtigten Durchfahrt", die gemäß Artikel 19 wie folgt definiert ist: "solange sie den Frieden, die gute Ordnung und die Sicherheit des Küstenstaats nicht beeinträchtigt". Und zu den zwölf "Punkten", die "Straftaten" verursachen können, gehört das "Be- und Entladen von [...] Personen, die gegen die im Küstenstaat geltenden Gesetze und Vorschriften [...] der Einwanderung verstoßen".

Die aktuelle Lage

Um zu verstehen, ob ein Sicherheitsdekret auf der Grundlage der hier zitierten Artikel tatsächlich den "NGOs einen Riegel vorschieben" kann, wie Salvini erklärt hat, haben wir Vittorio Alessandro, pensionierter Admiral und ehemaliger Kommandant der Pressestelle der Küstenwache, um eine Stellungnahme und Analyse der Situation gebeten.

Seine Erklärung ist einfach und wir können sie in diesem Beispiel zusammenfassen: Ein ähnliches Dekret wäre nur dann wirksam, wenn die Blockade gegen ein "Passagier"-Schiff stattfände, das vom Hafen von Tripolis nach Catania fahre.

"Aber hier sprechen wir von Rettungen auf See" und ein Dekret, um eine Blockade von NGO-Schiffen durchzusetzen, "ist eine absolute Neuheit und exzentrisch", erklärt der Admiral Alessandro TPI. "Ich verstehe nicht, wie ein wie auch immer geartetes Dekret, das darauf abzielt, die Rettung auf See zu verhindern, aufrechterhalten werden kann. Es gibt Normen, die denjenigen der Regierung übergeordnet sind und die nicht mit einem Schreiben des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur umgangen werden können".

Das Urteil des Admirals ist schwerwiegend: "Wir sprechen hier von einem Dekret zur öffentlichen Sicherheit, als wären Terroristen auf jedem NGO-Schiff". Aus diesem Grund ist es "unvorstellbar, auch nur daran zu denken, mit solchen Maßnahmen gegen die internationalen Regeln zur Rettung von Menschenleben zu verstoßen".

Vittorio Alessandro betont dann das eigentliche Thema, das er als "nicht politisch, sondern ideologisch" definiert. Und das ist "das eigentliche Problem". Es begann, sagt er, "mit einer Aussage von Luigi Di Maio, der NGOs als ‚Meerestaxis‘ definierte". "In diesem Moment änderte sich alles, man hat einer erschreckenden Ideologie Platz gemacht, bei der die 47 Menschen, die ihr Leben auf See riskiert haben, als Gefahr für die nationale Sicherheit angesehen werden".

Der Verweis auf den letzten Fall der Sea-Watch 3, ist eindeutig. "Sobald dieses Dekret veröffentlicht ist, werden wir es natürlich analysieren, aber im Moment ist das eigentliche Problem die Tendenz, die der aktuellen Regierung innewohnt. Italien ist ein Land, das sich seinen eigenen Verhaltenskodex zur Rettung von Leben als Grundprinzip auferlegt hat. Seit Jahrhunderten", betont der Admiral.

Und aus diesem Grund, so der ehemalige Admiral, "ist schon das bloße Abwägen der Regeln eine Absurdität. Die einzige Regel auf See ist das "nachgewiesene Risiko". Wenn ein Mensch dem Tod nahe ist, wird er gerettet. Punkt. Ohne auch nur einen Blick darauf zu werfen, was das Gesetz sagt".

Auf Facebook wählt Vittorio Alessandro einen sarkastischeren Tonfall: "Es wird sehr interessant sein, das von Toninelli angekündigte Dekret zu lesen, das in internationalen Gewässern Freiwillige aufhalten soll, die auf See Leben gerettet haben", schreibt er.

Und noch einmal: "Wir können einige Hypothesen über den Inhalt formulieren. Sie können in italienische Gewässer einfahren, wenn: 1) die Schiffbrüchigen weiß sind; 2) wenn sie die Anzahl von drei nicht überschreiten (wie die Überlebenden, die vor Tagen von der Marine nach Lampedusa gebracht wurden, und der Hubschrauber nicht zehn Tage in der Luft bleiben musste, während er auf einen sicheren Hafen wartete); 3) wenn die Zustimmung der vortrefflichen libyschen Milizen vorliegt.

Wenn die Migrant*innen stattdessen schwarz wären und, sagen wir mal, 117, könnten sie genauso gut auf dem Meeresgrund landen, wo sie die Beileidsbekundungen erreichen. Formulieren wir es mal so: Diejenigen, die vor Tagen ertrunken sind, sind jetzt da unten und werden sicherlich untereinander darüber diskutieren, dass das Mittelmeer kein Grab ist. Denn auf Anordnung der Hafenämter ist es dies nicht mehr", schließt der Beitrag. Es handelt sich also vor allem um eine "ethische", oder besser gesagt, eine "menschliche" Frage.

Nun können wir zu den "normativen Fragen" kommen. Das eigentliche "Meisterwerk" müssen die Fachleute des Toninelli-Ministeriums bewerkstelligen, um "ein Dekret einzuführen, welches einem Schiff, das eine Rettung auf See durchgeführt hat, den Zugang zu italienischen Gewässern verbietet, ohne gegen das Völkerrecht zu verstoßen". Das ist in erster Linie "das Hamburger Übereinkommen", das "jeden dazu verpflichtet, jeden Menschen zu retten, der auf See in Gefahr ist, und ihn an einen sicheren Ort zu bringen.

Das internationale Seerecht (unter anderem das SAR-Übereinkommen über die Suche und Rettung auf See, welches 1989 von Italien ratifiziert wurde; das SOLAS-Übereinkommen über den Schutz des menschlichen Lebens auf See, 1980 von Italien ratifiziert; das 1994 ratifizierte Übereinkommen der Vereinten Nationen über das Seerecht) sieht vor, dass die Staaten und damit auch die "italienischen

Behörden verpflichtet sind, alle erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um sicherzustellen, dass alle geretteten Personen so schnell wie möglich“ in einem sicheren Hafen „an Land gehen“ können.

Und es sieht sicherlich nicht vor, 47 Menschen nach Tagen an der "Grenze" auf was auch immer warten und sie wie eine Gefahr für die nationale Sicherheit aussehen zu lassen.

“Vi spiego perché il piano del governo per fermare le ong è contro la legge”

L'ex contrammiraglio della Guardia Costiera, Vittorio Alessandro, spiega a TPI perché un governo non può legiferare sui salvataggi in mare, chiudendo i propri mari alle navi delle ong

Di Daniele Nalbone 01 Feb. 2019

Il governo ha annunciato di voler “sigillare” le acque territoriali alle “sgradite” – come le ha definite il ministro dell’Interno, Matteo Salvini – “navi delle ong”.

L’obiettivo [come abbiamo spiegato qui] è quello di chiudere l’ingresso via mare alle imbarcazioni, come Sea Watch, considerate “non inoffensive” perché, secondo il leader della Lega [sic!] e il ministro delle Infrastrutture, Danilo Toninelli, favorirebbero l’immigrazione clandestina.

Gli strumenti che si sta studiando di mettere in campo sono l’articolo 83 del codice della navigazione sul divieto di transito e sosta e gli articoli 17 e 19 del trattato di Montego Bay del 1982, ratificato dall’Italia nel 1994.

Cosa dice l’articolo 83 del codice della navigazione

Secondo l’articolo 83 del codice della navigazione “il ministro dei trasporti e della navigazione può limitare o vietare il transito e la sosta di navi mercantili nel mare territoriale, per motivi di ordine pubblico, di sicurezza della navigazione e, di concerto con il Ministro dell’ambiente, per motivi di protezione dell’ambiente marino, determinando le zone alle quali il divieto si estende. Articolo così sostituito dall’art. 5, l. 7 marzo 2001, n. 51”.

Cosa dicono gli articoli 17 e 19 del trattato di Montego Bay

L’articolo 17 afferma che “le navi di tutti gli Stati, costiere o privi di litorale, godono del diritto di passaggio inoffensivo attraverso il mare territoriale”. La chiave è tutta nel concetto di “passaggio inoffensivo” che, secondo l’articolo 19, è così preconfigurato: “Fintanto che non arreca pregiudizio alla pace, al buon ordine e alla sicurezza dello Stato costiero”. E tra i dodici “punti” che possono arrecare “offesa” c’è il “carico o lo scarico di [...] persone in violazione delle leggi e dei regolamenti [...] di immigrazione vigenti nello Stato costiero”.

Come stanno le cose

Per capire se un decreto – di fatto – di pubblica sicurezza basato sugli articoli citati qui sopra possa realmente porre un “freno alle ong”, come ha dichiarato Salvini, abbiamo chiesto un parere e un’analisi della situazione a Vittorio Alessandro, contrammiraglio in pensione ed ex comandante dell’ufficio relazione esterne della Guardia Costiera.

La sua spiegazione è semplice e la possiamo racchiudere in questo esempio: un simile decreto avrebbe valore solo se il blocco avvenisse nei confronti di una nave “passeggeri” partita dal porto di Tripoli e diretta a quello di Catania.

“Ma qui parliamo di salvataggi in mare” e un decreto per imporre un blocco alle navi delle ong “è una novità assoluta ed eccentrica” spiega a TPI il contrammiraglio Alessandro. “Non vedo come possa stare in piedi una qualsiasi architettura di un decreto che punti a inficiare il soccorso in mare. Ci sono

norme sovraordinate a quelle governative che non possono essere bypassate con una carta proveniente dal Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture”.

Il giudizio del contrammiraglio è grave: “Qui si sta parlando di un decreto di sicurezza pubblica come se su ogni nave delle ong ci fossero dei terroristi”. Per questo “anche solo immaginare di contravvenire le norme internazionali in materia di salvataggio di vite umane con simili misure è impensabile”.

Vittorio Alessandro pone poi l’accento sulla vera questione, che definisce “non politica ma ideologica”. Ed è questo “il vero problema”. Tutto è iniziato, dice, “con la battuta di Luigi Di Maio che definì le ong ‘taxi del mare’”. “In quel momento è cambiato tutto, si è data sponda a un’ideologia spaventosa, che vede 47 persone che hanno rischiato di morire in mare come un pericolo in termini di sicurezza nazionale”.

Il riferimento all’ultimo caso, quello di Sea Watch 3, è chiaro. “Ovviamente non appena sarà pubblicato questo decreto, lo analizzeremo, ma al momento la vera questione è la deriva che ha preso chi siede al governo. L’Italia è un paese che ha fatto del proprio codice etico in termini di vite da salvare una stella polare. Da secoli”, sottolinea il contrammiraglio.

Per questo, secondo l’ex contrammiraglio, “anche solo guardare alle norme è un’assurdità. L’unica regola in mare è il ‘provato rischio’. Se una persona sta morendo, si salva. Punto. Senza nemmeno guardare a cosa dice la legge”.

Su Facebook Vittorio Alessandro sceglie un tono più sarcastico: “Sarà molto interessante leggere il decreto annunciato da Toninelli per fermare nelle acque internazionali i volontari che abbiano salvato vite umane in mare” scrive.

E ancora: “Possiamo formulare alcune ipotesi sul suo contenuto. Potranno entrare in acque territoriali italiane soltanto: 1) se i naufraghi siano di pelle bianca; 2) se non superino il numero di tre (come i sopravvissuti portati giorni fa dalla Marina Militare a Lampedusa, e l’elicottero non ha dovuto restare in volo dieci giorni in attesa di un porto sicuro); 3) se c’è il consenso delle pregevoli milizie libiche”.

“Se invece i migranti fossero neri e, che so io, 117, tanto vale che finiscano in fondo al mare, dove saranno raggiunti da piante e cordoglio. Quelli affogati giorni fa, per dire, ora stanno lì e certamente staranno discutendo tra loro su come il Mediterraneo non sia una tomba. Non lo è più per ordinanza delle Capitanerie di Porto”, conclude il post. Prima di tutto una questione “etica”, o meglio “umana”, quindi.

Ora possiamo arrivare alle “questioni normative”. Il vero “capolavoro” i tecnici del ministero di Toninelli dovranno farlo per “approntare un dispositivo che possa impedire l’accesso in acque italiane a una nave che ha effettuato un salvataggio in mare senza violare il diritto internazionale”, in primis “la convenzione di Amburgo” che “obbliga chiunque, e sottolineo ‘chiunque’ a salvare ogni persona, e ribadisco ‘ogni persona’, in pericolo in mare e trasportarla in un luogo sicuro”.

Il diritto internazionale del mare (Convenzione Sar sulla ricerca e il soccorso in mare ratificata dall’Italia nel 1989; Convenzione Solas sulla salvaguardia della vita umana in mare ratificata dall’Italia nel 1980 e la Convenzione delle Nazioni unite sul diritto del mare, ratificata nel 1994, tra le altre) prevede infatti che gli Stati e, quindi, “anche le autorità italiane”, abbiano “l’obbligo di adottare tutte le misure necessarie a che tutte le persone soccorse possano sbarcare” in un porto sicuro “nel più breve tempo possibile”.

E non certo “dopo giorni sul ‘confine’ ad attendere chissà cosa, facendo sembrare 47 persone un pericolo per la sicurezza nazionale”.

https://www.tpi.it/2019/02/01/decreto-toninelli-salvini-ong-illegale/?utm_source=Facebook&utm_medium=bot&utm_campaign=bottip2&fbclid=IwAR1C-eziqSyi0AbxPHlg72_TX4vm4_fnHdiglqwrxx3I5V6cFC8SRZG6ACI