



Civil MRCC

Piattaforma di coordinamento e documentazione per persone in pericolo nel Mediterraneo Centrale

S
A
R
N
e
w
s

N°10

Gennaio
2024

ECHOES

Dal Mediterraneo Centrale



Una grande imbarcazione arrivata a Lampedusa partita da Zuwarah, Novembre 2023. Foto: Maldusa

P.2 – ULTIMI SVILUPPI POLITICI

Statistiche e altro ancora: nel 2023, l'assertività dei movimenti migratori

P.II – ANALISI

Dalla Libia alla Tunisia: come l'UE sta estendendo il regime di respingimento per procura nel mediterraneo centrale

P. 20 – INTERVISTA

Con gli attivisti di Sea-Watch Airborne

P.22 – AMPLIFICARE LE VOCI

M., mediatore culturale: "Sono nero, non so nuotare, ma la mia presenza qui è fondamentale"

P.26 – CRIMINALIZZAZIONE

Una grave ingiustizia contro El Hiblu 3

CONFINI IN MOVIMENTO

Il 2023 è stato un anno caratterizzato da un forte aumento degli arrivi via mare rispetto al precedente, e non solo dalla rotta del Mediterraneo centrale. Il 2023 è stato un anno in cui i tentativi dell'UE di espandere il controllo delle frontiere in collaborazione con i suoi partner autocratici in Nord Africa si sono intensificati. Il 2023 è stato un altro anno di mobilitazione razzista ancora più aggressiva e di privazione dei diritti in tutta Europa e non solo.

In questo ultimo anno i confini sono stati messi in discussione e si sono spostati su vari livelli e direzioni. Non è difficile prevedere che questo conflitto continuerà e forse si inasprirà nel 2024. Come Civil MRCC, promettiamo di rimanere al fianco dellə rifugiata e dellə migranta e sostenerla nelle loro lotte quotidiane per la libertà di movimento e per assicurarsi una vita migliore e più sicura.

Nel 2023:

- **157.314** persone sono arrivate in Italia e Malta via mare, un numero significativo di loro è arrivato in maniera autonoma (dati UNHCR aggiornati al 30 novembre)
- **12.523** persone a bordo di più di 230 imbarcazioni in difficoltà sono state soccorse dalla Flotta Civile (dati CMRCC aggiornati al 31 dicembre)
- **17.025** persone sono state respinte in Libia dopo essere state intercettate dalla cosiddetta guardia costiera libica, finanziata dall'Unione Europea (dati OIM) e **48.074** persone sono state intercettate dalle autorità tunisine (dati FTDES aggiornati al 30 novembre)
- **1.902** persone sono state dichiarate morte o disperse lungo la rotta del Mediterraneo centrale (dati UNHCR aggiornati al 31 dicembre), incluse 1.300 persone scappate dalla Tunisia (fonte FTDES).

GLI ULTIMI SVILUPPI POLITICI

STATISTICHE E ALTRO ANCORA: NEL 2023, L'ASSERTIVITÀ DEI MOVIMENTI MIGRATORI

By Hagen Kopp

157.314 arrivi via mare in Italia nel 2023! Un aumento di circa 50.000 persone rispetto al 2022. Secondo le statistiche dell'UNHCR, solamente nel 2014 e nel 2016 sono stati registrati più sbarchi lungo la rotta del Mediterraneo centrale. E questo in un periodo in cui un governo di estrema destra aveva promesso allà suà elettorà di "fermare i barconi" completamente.

L'anno 2023 è stato notevole non solo da questo punto di vista. Con oltre 48.000 arrivi via mare in Grecia, i numeri sono quadruplicati lungo la rotta del Mar Egeo rispetto al 2022. In Spagna, sulle rotte del Mediterraneo occidentale e dell'Atlantico, più di 57.000 persone hanno raggiunto le coste europee, avvicinandosi ai numeri record del 2018.

In totale, nel 2023 più di 270.000 persone in movimento sono riuscite a superare le frontiere del Mediterraneo, un aumento enorme rispetto alle cifre degli arrivi degli ultimi sei anni. La forza dei movimenti migratori sfida chiaramente l'aumento delle restrizioni messe in atto dal "regime di frontiera" europeo. Da una parte questa assertività richiede prima di tutto riconoscimento e rispetto. D'altra parte, migliaia di persone hanno perso la vita durante questa lotta quotidiana contro le politiche di confine dell'UE. Secondo l'UNHCR, nel 2023 sono morte o scomparse 3.760 persone lungo le rotte del Mediterraneo. Alla luce di questi terribili dati, diverse istituzioni e organizzazioni hanno definito l'ultimo anno come uno dei più letali. Tuttavia, per avere il quadro generale è altrettanto importante considerare il tasso di mortalità rapportato al numero totale di arrivi.

Considerando i 270.000 arrivi totali di quest'anno, si stima che nel 2023 sia morta in mare una persona su 72, mentre nel 2022 è morta una persona su 53 e nel 2021 una su 38. Nel 2023, nel Mediterraneo centrale è morta invece una persona su 82, mentre negli otto anni precedenti il tasso di mortalità è stato molto più alto. Uno degli aspetti principali del fenomeno potrebbe essere dovuto all'aumento dei flussi sulla rotta tunisina nei mesi estivi del 2023, definiti una "piccola estate migratoria".

Lo abbiamo sperimentato anche durante la "lunga estate migratoria" del 2015, quando gli arrivi di massa in Grecia hanno portato al più basso tasso di mortalità nella storia recente degli attraversamenti delle frontiere, con una morte in mare ogni 273 persone. Sia chiaro: una sola morte è già inaccettabile. E come abbiamo scritto nel nostro ultimo numero di Echoes, per ogni perdita: "Non dimenticheremo, non perdoneremo!".

Può sembrare freddo calcolare e confrontare i tassi di mortalità, ma sappiamo tuttə che finché esisterà il regime dei visti Schengen, le persone in movimento moriranno. Molte delle nostre organizzazioni chiedono libertà di movimento e passaggi sicuri e, nella pratica, agiamo facendo del nostro meglio per mitigare il tasso di mortalità.

Previous years	Arrivals *	Dead and missing
2023	270,180	3,760
2022	160,070	3,017
2021	123,540	3,231
2020	95,666	1,881
2019	123,663	1,510
2018	141,472	2,277
2017	185,139	3,139
2016	373,652	5,096
2015	1,032,408	3,771

* Include sea arrivals to Italy, Cyprus, and Malta, and both sea and land arrivals to Greece and Spain (including the Canary Islands). Data are as of 31 December 2023 for all countries.

UNHCR figures

Senza dubbio la diminuzione del tasso di mortalità è solamente una piccola consolazione e non è nulla che si possa festeggiare, ma l'intensificarsi della cooperazione all'interno della Flotta Civile sembra aver fatto una differenza concreta nel Mediterraneo centrale. L'importanza della Flotta Civile non è rappresentata solo dalle cifre complessive dei soccorsi e dalle operazioni di soccorso in mare delle ONG: anche le azioni di "vigilanza" da terra (via telefono) e dall'aria (con gli aerei) sono fondamentali, in quanto facendo pressione sulle varie guardie costiere sia attraverso la raccolta di un'ampia documentazione, sia portando i casi all'attenzione dell'opinione pubblica, spesso costringono le suddette ad intervenire, portando così a una diminuzione del numero di casi di mancata assistenza e di respingimenti.

Naturalmente, la stima dei casi non documentati di persone morte in mare rimane poco chiara. Sulla rotta tunisina per Lampedusa, attraversata da decine di migliaia di persone la scorsa estate, le imbarcazioni di solito non sono equipaggiate con telefoni satellitari. Le cifre reali dei decessi potrebbero quindi essere più alte di quelle registrate nei dati ufficiali dell'UNHCR. Questo riguarda ancora di più le rotte atlantiche verso le Isole Canarie, la traversata marittima più lunga e pericolosa dall'Africa all'Europa. Caminando Fronteras ha recentemente riportato l'incredibile numero di 6.008 vittime nel 2023.

Ci sono ancora molte ragioni per continuare a lottare nel 2024 contro i crimini perpetrati alle frontiere dei vari stati e contro la violenza e le morti in mare e sulla terraferma, così come contro il dilagare del razzismo in tutta Europa. Non rinunceremo a lottare e mostrare solidarietà alle persone rifugiate e migranti e - con lo scopo di aiutare le persone in movimento a superare o sovvertire il "regime di frontiera" europeo - continueremo a costruire ed estendere le reti per la libertà di movimento!

RIFORMA CEAS: LO SMANTELLAMENTO DEI DIRITTI UMANI PER LE PERSONE RIFUGIATE IN EUROPA

di **PRO ASYL**

La riforma del CEAS (Sistema europeo comune di asilo) porterà prevedibilmente a maggiori sofferenze, violenze e respingimenti alle frontiere. L'UE non si ferma all'incarcerazione di bambinæ o agli accordi sulla rifugiata con Stati autocratici. PRO ASYL analizza le norme contenute nella riforma.

Poco prima della fine dell'anno, il 20 dicembre 2023, l'UE ha approvato una riforma del CEAS. L'accordo politico sancisce che sarà da ora in poi tutelato dalla legge uno status quo in cui la violenza, l'abbandono, la tortura e la morte delle persone siano la normalità.

Gli ultimi anni hanno mostrato l'esistenza di una vasta gamma di pratiche crudeli nei confronti delle persone che arrivano in Europa: stipare le persone in campi come quello di Moria, separare la bambinæ dalla loro genitoræ, impedire alle imbarcazioni di raggiungere un porto sicuro nel Mar Egeo, picchiare le persone fino a farle perdere i sensi lungo il confine croato o lasciarle morire di freddo al confine polacco. Con l'accordo ora raggiunto, tutto questo continuerà e, anzi, verrà formalizzato.

Di seguito commentiamo i punti salienti della riforma pubblicati finora.

PROCEDURE ACCELERATE IN CONDIZIONI DI DETENZIONE

Gli Stati membri dell'UE che hanno frontiere esterne saranno obbligati a espletare le cosiddette "procedure di frontiera" per la richiedentæ asilo. Ciò significa che in futuro un gran numero di rifugiata dovrà sottoporre la propria richiesta di asilo isolato dal mondo esterno, dietro un filo spinato direttamente alla frontiera. Inizialmente, verranno creati 30.000 posti, presumibilmente simili a quelli dei centri di detenzione, in tutta Europa dedicati a questo scopo.

Le procedure rapide per la richiesta di asilo, che avvengono dopo un primo "screening" (di massimo sette giorni) dopo l'arrivo, dovranno essere completate entro dodici settimane. A questa decisione potrà seguire una procedura di espulsione, che potrà durare anch'essa fino a dodici settimane. Durante questo periodo, la richiedentæ asilo dovranno essere consideratæ come "non ammessæ nel Paese" ("l'illusione del non-ingresso") e dovranno essere trattenutæ in centri per i richiedentæ asilo alla frontiera, presumibilmente simili a centri di detenzione - anche se si trovano de facto dentro il territorio UE.

L'applicazione di queste norme sarà obbligatoria per tre gruppi di persone in cerca di protezione: le persone provenienti da Paesi per i quali il tasso di protezione a livello europeo è inferiore al 20%; le persone - anche minoræ non accompagnatæ - che sono considerate una minaccia per la sicurezza e l'ordine pubblico; e le persone in cerca di protezione che sono accusate di aver ingannato le autorità, ad esempio se si presume che i loro documenti siano stati distrutti. Non sono previste eccezioni per la bambinæ e le rispettive famiglie. Gli Stati membri possono applicare queste procedure anche a persone fuggite attraverso presunti "Paesi terzi sicuri".

"I PAESI TERZI SICURI": PIÙ ACCORDI CON GOVERNI AUTOCRATICI

Nell'accordo europeo sopraccitato, è stato anche deciso di abbassare gli standard per i cosiddetti "Paesi terzi sicuri". Ciò significa che in futuro un numero significativamente maggiore di Paesi terzi non europei potrà essere classificato come "sicuro" per potervi deportare le persone rifugiate. Ad esempio, non è richiesto che la Convenzione di Ginevra sui rifugiati venga necessariamente applicata nel Paese terzo, né che l'intero Paese sia classificato come sicuro.

Le persone potranno quindi essere deportate in questi Paesi senza che le loro reali ragioni per la richiesta di asilo vengano esaminate poiché la loro domanda potrà essere respinta come "inammissibile". Ciò consentirà agli Stati membri dell'UE di limitare in modo massiccio l'accesso alle procedure di asilo e sottraendosi così in larga misura alla protezione della rifugiata. L'accordo UE-Turchia è servito come modello in questo senso.

REGOLAMENTARE LA CRISI: LEGITTIMARE LE VIOLAZIONI DEI DIRITTI UMANI

Per anni, gli Stati membri hanno ripetutamente cercato di legittimare le violazioni dei diritti umani commesse alle frontiere esterne dell'UE, come ad esempio i respingimenti sistematici, dichiarando presunti "stati di emergenza" (ad esempio al confine tra Polonia e Bielorussia). Con l'accordo sul cosiddetto regolamento di crisi, ora otterranno il sostegno dell'UE.

In futuro, dovrebbe essere possibile abbassare gli standard dei diritti umani per l'accoglienza in caso di "crisi" (un aumento del numero di arrivi), "force majeure" ("cause di forza maggiore") o in caso di "strumentalizzazione dei migranti". Le procedure di ammissione potranno quindi essere estese o modificate in modo massiccio, sia in termini di durata, che nella scelta dei gruppi di persone da includere nelle

procedure per la domanda di asilo. Non sono previste eccezioni per la bambina o altri gruppi vulnerabili.

LA LOTTA PER I DIRITTI UMANI CONTINUA

NESSUN MECCANISMO DI SOLIDARIETÀ EFFICACE PER I PAESI OSPITANTI

In quanto Paesi di primo soccorso in cui la richiedente asilo solitamente entrano per primi, gli Stati frontalieri sono ancora i principali responsabili dell'espletamento delle pratiche di richiesta di asilo - e anche se il sistema di Dublino è considerato da anni un fallimento, ora verrà ulteriormente inasprito.

Non è previsto un meccanismo di solidarietà efficace tra gli Stati dell'UE: questo perché l'accoglienza di persone in cerca di protezione sarà considerata una misura di solidarietà equiparata ai pagamenti monetari, ad esempio per la costruzione di recinzioni di confine alle frontiere esterne dell'UE o per finanziare progetti in Paesi terzi che servono a impedire la fuga della rifugiata. Ciò significa che gli Stati membri che non vogliono accogliere la rifugiata potranno semplicemente "comprare la loro via d'uscita".

La riforma del CEAS comporta un ulteriore smantellamento dei diritti umani della rifugiata in Europa. Invece di utilizzare il trattamento della rifugiata ucraina come modello per un sistema di accoglienza umano per le persone che cercano protezione in Europa, la riforma CEAS è un enorme passo indietro: moltiplicherà le sofferenze delle persone colpite e allo stesso tempo danneggerà massicciamente la democrazia e lo stato di diritto nell'UE. Ma nonostante tutti gli irrigidimenti e le morti nel Mediterraneo, nei prossimi anni la rifugiata non saranno dissuase dal partire alla ricerca di una vita più sicura.

PRO ASYL continuerà a stare al loro fianco anche in futuro. Documenteremo la situazione dei diritti umani alle frontiere europee e garantiremo rappresentanza legale a coloro che cercano protezione. Insieme alle persone colpite, intraprendiamo già oggi azioni legali contro le violazioni dei diritti umani nei più importanti tribunali. Allo stesso tempo, continuiamo a sostenere organizzazioni in diversi Paesi europei, come [Refugee Support Aegean](#) (RSA) in Grecia, [Maldusa](#) in Italia e la [Fondazione Helsinki per i diritti umani](#) in Polonia. Il loro lavoro costante incarna un'Europa diversa, fatta di solidarietà e umanità.

SITO WEB: <https://www.proasyl.de/>



Foto: Manifestazione Anti-CEAS a Berlino a Novembre 2023

LA LEGGE SULL'IMMIGRAZIONE IN FRANCIA: DI FRONTE ALL'INACCETTABILE, LA LOTTA CONTINUA!

A cura di Alarm Phone

All'indomani della Giornata internazionale per i diritti dei migranti, l'esecutivo francese ha adottato uno dei provvedimenti più razzisti e violenti contro le persone straniere. Questo testo, nonostante le estese mobilitazioni della società civile in corso, è un attacco senza precedenti ai diritti delle persone straniere. Adottato grazie ai voti dell'estrema destra, ciò che ha trovato spazio nel testo della legge è soprattutto un'ideologia basata sul rifiuto e sulla stigmatizzazione delle persone razzializzate.

Dopo un processo kafkiano di negoziazione politica, il Senato e l'Assemblea hanno ora formalmente approvato uno dei testi più duri e repressivi degli ultimi 70 anni. Sebbene parte della legge possa essere soggetta a una parziale rivisitazione da parte del Consiglio Costituzionale, le misure mettono in discussione una serie di principi, come il diritto allo status giuridico, introducono la priorità nazionale nel sistema di welfare e ristabiliscono il reato di residenza illegale.

Il contesto

Questo testo è stato scritto in un clima di razzismo visibile sia ai più alti livelli di governo, sia nei media e nelle sempre più frequenti azioni di gruppi fascisti in tutta la Francia. Come sempre, la questione migratoria è stata strumentalizzata da un governo che, da diversi

anni, sta affrontando una vera e propria crisi di legittimità legata alle ingiustizie e alle disuguaglianze che le sue stesse riforme continuano ad accentuare. E questa legge rientra nello stesso filone di violenza sociale che Emmanuel Macron e la sua sostenitrice stanno perpetrando contro le classi operaie.

Per poter approvare la legge, la maggioranza relativa del partito del Presidente ha scelto di allearsi con la destra e l'estrema destra. A tal fine, il testo iniziale, che già offriva poche tutele, è stato privato dalla Commissione giuridica del Senato di tutte le misure utilitaristiche presentate come strumenti per "facilitare l'integrazione" (come ad esempio il rilascio di nuovi permessi di soggiorno per i posti di lavoro che scarseggiano o, in linea con il diritto europeo, consentendo alle richiedenti asilo di determinate nazionalità di lavorare dopo sei mesi dalla data della loro domanda di asilo).

Sfruttando alcuni casi di attualità, come l'omicidio nell'ottobre 2023 di un insegnante ad Arras compiuto da una persona di "origine straniera", le autorità francesi hanno sistematicamente giustificato i continui irrigidimenti del testo e l'accelerazione del calendario legislativo, che ha portato ad adottare la legge in poche settimane, precisamente il 19 dicembre 2023, utilizzando procedure rapide.

PRINCIPALI DISPOSIZIONI DI LEGGE

In generale, la nuova legge sull'immigrazione accentua la criminalizzazione della permanenza irregolare, limita l'accesso al diritto d'asilo e ai vari permessi di soggiorno

Manifestazione a Parigi contro l'adozione della legge. 14 Novembre 2023. Foto: Françoise Chambeu



e autorizza gravi violazioni dei diritti fondamentali delle persone straniere. Per citare solo alcuni esempi:

- Restringimento dell'accesso alle prestazioni sociali per la cittadinanza straniera provenienti da Paesi terzi, in nome del principio della "priorità nazionale".
- Introduzione di quote stabilite dal Parlamento per limitare (per i prossimi tre anni) il numero di cittadini stranieri ammessi nel Paese.
- Indebolimento del diritto di asilo, con l'introduzione della possibilità di collocare la richiedente asilo in centri di detenzione durante l'esame della loro domanda, l'inasprimento delle condizioni di accesso al diritto al ricongiungimento familiare e la restrizione dell'accesso alle condizioni materiali di accoglienza.
- Restrizione delle condizioni per l'ottenimento dei permessi di soggiorno per motivi di salute e dei permessi di soggiorno per studenti.
- Restringimento dell'accesso alla cittadinanza e fine del diritto automatico di cittadinanza per le persone nate in Francia.
- Ampliamento delle categorie di persone che possono essere espulse (genitori di bambini francesi, coniugi di cittadini francesi, persone gravemente malate, ecc.) e sistematizzazione delle espulsioni.

La lotta continua!

Sebbene fossimo sbalorditi dalla violenza dell'approvazione di questa legge, la mobilitazione della società civile non ha mai vacillato! Da quando la legge è

stata annunciata nell'autunno del 2022, il movimento di persone migranti senza documenti si è mobilitato attorno alla Marcia della Solidarietà. Manifestazioni, raduni davanti all'Assemblea nazionale e ad altre istituzioni pubbliche, scioperi, azioni di informazione e mobilitazione davanti alle case e nei quartieri, nonché feste, hanno riunito le persone per denunciare la violenza e il razzismo contenuti in questa legge.

Non appena il 19 dicembre è stata annunciata l'adozione del testo da parte dell'Assemblea, si sono svolte manifestazioni spontanee in tutta la Francia. Sono seguite riunioni d'emergenza tra movimenti, associazioni e sindacati per scrivere e diffondere comunicati, forum e petizioni per esortare il governo a non promulgare la legge. Su iniziativa di sette collettivi di "sans papiers" della regione di Parigi è stato redatto un testo unificato che invita alla mobilitazione nazionale del 14 gennaio, firmato da diverse centinaia di organizzazioni. Sindacati come la CGT invitano alla disobbedienza civile e alcune città e 32 dipartimenti hanno già annunciato che non applicheranno le misure previste da questo testo ignobile. I movimenti della studenta delle scuole superiori e delle università hanno bloccato diversi luoghi di istruzione. Infine, la mobilitazione si è allargata ai servizi pubblici (in particolare nei settori della sanità, della cultura, dell'istruzione nazionale e superiore) per chiedere che la legge non venga applicata, come dimostra l'appello del collettivo "I nostri servizi pubblici".

Il movimento per il rifiuto di questa legge è cresciuto velocemente dalla sua approvazione, anche tramite la nascita e il rafforzamento di nuove alleanze tra lotte antirazziste, sociali, femministe e anticoloniali (ad esempio, con il movimento di solidarietà per la Palestina). La lotta continua!



*Manifestazione a Parigi contro l'adozione della legge.
14 Novembre 2023. Fonte: Marche des Solidarités*

FA LA DIFFERENZA!

A DIARY OF RESCUE COORDINATION BY CIVIL ACTORS IN THE CENTRAL MEDITERRANEAN SEA

The following section provides an overview of the level and impact of rescue coordination by civil actors in the Central Mediterranean Sea, using brief reports and Twitter extracts.

NOVEMBRE 2023

- 3 Novembre** **Ocean Viking** soccorre un'imbarcazione in pericolo nel Mare Ionio. Durante la notte, 75 uomini, donne e bambini a bordo di una barca a vela partita da Smirne, in Turchia, vengono soccorsi.
- Il rescue team di **MSF** soccorre 29 uomini e un minore non accompagnato a bordo di un'imbarcazione in vetroresina in pericolo nella zona SAR libica. Bari è il porto di sbarco assegnato dalle autorità italiane (1).
- 6 Novembre** Nelle prime ore del giorno, in seguito alla segnalazione di **Alarm Phone**, **Aurora** soccorre 56 persone in pericolo e le porta in salvo. Una persona riceve le cure mediche necessarie per una grave disidratazione. Nonostante le difficili condizioni meteorologiche, il porto di sbarco assegnato è Pozzallo, a circa 330 km dalla posizione di **Aurora**.
- 9 Novembre** **Life Support** soccorre 118 persone in 2 operazioni nel Mediterraneo centrale con un mare molto mosso e onde alte 2 metri in seguito a un SOS lanciato da **Alarm Phone**. Brindisi viene assegnata come porto di sbarco (2).
- In mattinata, il rescue team di **MSF** soccorre 81 persone, tra cui 25 bambini, a bordo di un gommone in pericolo in seguito alla segnalazione di **Alarm Phone** e con il supporto di **Colibri2**.
- 11 Novembre** **Geo Barents** effettua un secondo soccorso, in coordinamento con l'MRCC italiano, di 81 persone a bordo di un'imbarcazione in legno non idonea alla navigazione avvistata da **Colibri2** in acque internazionali al largo delle coste libiche.
- 14 Novembre** Durante la notte, **Ocean Viking** effettua 2 soccorsi in seguito alle segnalazioni di **Alarm Phone** dei casi identificati in zona SAR libica. Il giorno seguente, altre 61 persone a bordo di un'imbarcazione in legno non idonea a navigare in acque internazionali al largo della Libia vengono soccorse in acque internazionali al largo della Libia, in seguito al mayday di un peschereccio e con il supporto di **Colibri 2**. **Nadir** individua un'imbarcazione sovraffollata con circa 50 persone a bordo. A causa del mare mosso, una persona cade in acqua e un'altra si tuffa in mare appena dopo. Entrambe riescono a risalire a bordo della barca.
- 15 Novembre** **Nadir** assiste un'imbarcazione con 50 persone a bordo. Successivamente, soccorre altre 39 persone a bordo di un'imbarcazione di ferro che rischiava di affondare di lì a poco e le trasporta a Lampedusa. Tutte le circa 140 persone soccorse negli ultimi giorni arrivano a terra sane e salve (3).
- Le autorità italiane sanzionano **Ocean Viking** con un fermo di 20 giorni e una multa di 3.300 euro dopo che ha soccorso delle persone in pericolo in zona SAR libica.
- 17 Novembre** In seguito a una segnalazione di **Pilotes Volontaires**, **Nadir** rintraccia una barca di ferro in condizioni critiche a causa del sovraffollamento. 2 persone cadono in acqua e altre devono essere evacuate per evitare che la barca affondi e per distribuire giubbotti di salvataggio a coloro che sono rimasti a bordo. Tutte le persone vengono soccorse dopo aver stabilizzato la situazione.
- 20 Novembre** **Life Support** soccorre 21 naufraghi in acque internazionali nella zona SAR libica. Viaggiavano a bordo di un piccolo gommone nero, tra loro c'era anche un minore non accompagnato (4).
- 22 Novembre** **Sea Watch**, insieme a **MSF**, soccorre un'imbarcazione in pericolo con 57 persone a bordo. Tutte vengono poi sbarcate in sicurezza a Ravenna..
- In mattinata, l'equipaggio di **Humanity 1** soccorre 90 persone a bordo di un gommone sovraffollato e inadatto a navigare in acque internazionali al largo della Libia. Tra loro ci sono circa 30 minori non accompagnati, diverse donne e un bambino. Il caso è stato segnalato da **Alarm Phone** (5).
- 30 Novembre** **Aurora** rintraccia una barca di legno in pericolo con circa 45 persone a bordo. Mentre il tempo peggiora costantemente, l'equipaggio trasporta tutte le persone a bordo in sicurezza e prima di mezzanotte raggiunge Lampedusa, dove avviene lo sbarco.



MSF Sea
@MSF_Sea

1 Yesterday evening, #MSF team rescued 29 men and one unaccompanied minor from a fiberglass boat in distress in the #Libyan SAR zone.

The #GeoBarents is now heading to #Bari, the place of safety assigned by the Italian authorities.



angela caponnetto
@AngiKappa

2 Nave #LifeSupport di @emergency_ngo soccorre 118 persone #migranti in 2 operazioni nel Mediterraneo Centrale con mare molto mosso e onde alte 2 metri. Porto assegnato #Brindisi

RESQSHIP

RESQSHIP
@resqship_int

3 Update: The crew supported 1 more boat with 50 people. Later they took 39 ppl. aboard from an iron boat that was in immediate risk of sinking & brought them to Lampedusa. We are glad that all ~140 ppl. arrived safely, but there are currently many boats in distress out there.



EMERGENCY
@emergency_ong

4 #LifeSupport soccorre 21 naufraghi in acque internazionali nella zona #sar libica. Viaggiavano su un piccolo gommone nero, tra loro anche un #minore non accompagnato #med



SOS Humanity (international)
@soshumanity_en

5 Breaking: This morning, the crew of #Humanity1 rescued 90 people from an overcrowded, unseaworthy rubber boat in intl. waters off the coast of Libya. Among them are around 30 unaccompanied minors, several women, and a baby. The distress case was reported by @alarm_phone.



Sea-Watch International
@seawatch_intl

6 Yesterday, our rescue ship #Aurora found a wooden boat in distress with around 45 people. While the weather steadily worsened, our crew took all guests safely aboard Aurora and reached #Lampedusa before midnight for disembarkation.

DICEMBRE 2023

1 Dicembre

Nel pomeriggio, **Geo Barents** soccorre 44 persone a bordo di 2 imbarcazioni in vetroresina in pericolo. Tra le sopravvissute, ci sono 4 bambine di età inferiore ai 3 anni, 4 donne e diverse minore non accompagnate.

3 Dicembre

Detenzione amministrativa per la nave **Humanity 1** dopo lo sbarco a Crotona di 200 naufraghi soccorsi in acque internazionali.

18 Dicembre

Sea Eye 4 soccorre 26 persone a bordo di due imbarcazioni non idonee alla navigazione. L'allarme iniziale è stato lanciato da **Alarm Phone**.

24 Dicembre

119 persone vengono soccorse in due operazioni con l'aiuto di **Alarm Phone**. Tutte vengono portate in salvo a bordo della **Sea-Watch 5**. **Seabird** fornisce supporto aereo (1).

27 Dicembre

Ocean Viking effettua tre soccorsi. Durante la notte, 122 persone, tra cui 8 minore non accompagnate, a bordo di un'imbarcazione di legno sovraffollata vengono soccorse. Verso mezzogiorno, un'imbarcazione di legno a due ponti sovraffollata in acque internazionali al largo della Libia è avvistata dal ponte della nave. 106 persone vengono soccorse. Mentre le imbarcazioni veloci sono ancora in acqua, **Colibri2** individua un'imbarcazione in vetroresina non idonea alla navigazione a 14 miglia nautiche di distanza. Vengono soccorse 16 superstiti, sotto il coordinamento italiano. Le autorità italiane assegnano Bari come porto di sbarco. 55 persone in pericolo chiamano **Alarm Phone**. **Seabird** le individua e l'equipaggio della **Sea-Watch 5** effettua con successo un'operazione di soccorso.

29 Dicembre

Geo Barents soccorre 336 persone in pericolo in mare a bordo di tre imbarcazioni di legno sovraffollate. Ravenna, distante circa 4 giorni di navigazione, viene assegnata come POS. **Open Arms** soccorre circa 55 persone ed evacua immediatamente a Lampedusa una donna incinta di 9 mesi. Il POS assegnato è Genova, dove avviene lo sbarco dopo alcuni giorni di navigazione.

30 Dicembre

Ocean Viking è posta in stato di fermo per aver deviato leggermente dalla sua rotta al fine di rispondere a una richiesta di soccorso durante la navigazione verso Bari. Le precedenti 3 operazioni che hanno portato in salvo 244 persone sono state effettuate sotto il coordinamento delle autorità marittime (2).



Sea-Watch International ✓
@seawatch_intl

Yesterday, we were able to rescue 119 people in two rescue operations - one thanks to the help of @alarm_phone. Everyone is safe on board our Sea-Watch 5. Our aircraft, Seabird, was also supporting from the air and is operational again today, searching for boats in distress.



SOS MEDITERRANEE
@SOSMedIntl

#OceanViking is detained for a minimal deviation from her course to respond to a distress alert on her way to Bari - a deviation that did not cause a delay on the almost 3-day voyage. The 3 rescues of 244 persons were carried out under coordination by maritime authorities.

REPORTS

RAPPORTO MSF SUGLI ABUSI NEI CENTRI DI DETENZIONE DI ABU SALIM E AIN ZARA IN LIBIA

6 Dicembre 2023

Nel corso del 2023 fino ad agosto, momento della cessazione delle attività di Medici senza frontiere (MSF) a Tripoli, MSF ha assistito e documentato le condizioni di vita e gli abusi all'interno dei centri di detenzione di Abu Salim e Ain Zara, dove migliaia di persone, tra cui donne e bambini, continuano a essere detenute

arbitrariamente. I risultati sono contenuti nel rapporto "You're going to die here" – Abuse in Abu Salim and Ain Zara detention centers, pubblicato da MSF lo scorso dicembre.

[MSF chiede la fine delle detenzioni arbitrarie in Libia](#) e auspica che tuttə lə rifugiata, lə richiedentə asilo e le persone migranti vengano rilasciate dai centri di detenzione, che venga loro fornita una protezione adeguata, un rifugio e un canale sicuro e legale per uscire dalla Libia.

Report - <https://www.msf.org/msf-report-abuse-abu-salim-and-ain-zara-detention-centres-libya>

OMCT - PERCORSI DI TORTURA: MAPPATURA DELLE VIOLAZIONI SUBITE DALLE PERSONE IN MOVIMENTO IN TUNISIA

18 Dicembre 2023

Il rapporto Routes of Torture: Mapping violations suffered by people on the move in Tunisia, pubblicato dall'[OMCT](#) (Organizzazione mondiale contro la tortura) evidenzia la portata e la natura delle violazioni dei diritti umani commesse in Tunisia tra luglio e ottobre 2023 contro persone migranti, rifugiate e richiedenti asilo.

Dall'ottobre 2022, in Tunisia si è assistito a una graduale intensificazione delle violazioni dei diritti delle persone in movimento, principalmente di origine subsahariana, in un contesto di discriminazione razziale. Il discorso del Presidente del 21 febbraio 2023 ha reso le persone in movimento ancora più vulnerabili e a luglio 2023 si è verificato un punto di svolta nella scala e nel tipo di violazioni dei diritti umani commesse, con un'impennata di arresti e detenzioni arbitrarie, spostamenti forzati, con conseguenti maltrattamenti, torture, sparizioni e, in diversi casi, morti. Questo ciclo di abusi è possibile a causa della condizione di irregolarità, che aumenta la vulnerabilità delle persone e le espone al rischio di ulteriori violazioni.

Tuttavia, nonostante la portata delle violazioni inflitte, non se ne è parlato, peggiorando la situazione di una popolazione già emarginata. Attraverso le voci delle vittime dirette delle violazioni che hanno voluto condividere la loro sofferenza con l'OMCT, questo rapporto vuole aiutare a contrastare questa dinamica di invisibilizzazione di persone migranti, rifugiate e richiedenti asilo.

Il report si basa su oltre 30 interviste a rappresentanti di organizzazioni e attivistə che operano in tutta la Tunisia e su circa 20 testimonianze dirette di vittime di violenza documentate dall'OMCT e dai suoi partner. Il report descrive le violazioni inflitte alle persone migranti, tra cui lo sfratto dalle loro case, la violenza fisica e psicologica da parte di cittadine e agenti di sicurezza, la negazione dell'accesso all'assistenza sanitaria, gli arresti e le detenzioni arbitrarie, gli spostamenti forzati all'interno della Tunisia, in particolare nelle zone di confine, e le deportazioni in Algeria e Libia. Le interazioni con le forze dell'ordine sono generalmente accompagnate da torture e maltrattamenti, mentre le vittime sono di fatto private del diritto di opporsi a ciò che subiscono.

Questa violenza istituzionale colpisce indiscriminatamente le persone in movimento, indipendentemente dal loro status, legale o illegale, compresi lə rifugiata e lə richiedentə asilo. Oggi le vittime - uomini, donne e bambini - sono migliaia. Al momento della pubblicazione di questo report, le violazioni avvengono con sempre maggiore frequenza e intensità, con il pretesto di combattere l'immigrazione clandestina e le reti criminali di traffico di esseri umani. Di conseguenza, la Tunisia non può essere considerata un Paese sicuro per le persone in movimento.

Questo report si propone di influenzare le politiche migratorie delle istituzioni tunisine, europee e africane affinché si prenda in considerazione il drammatico e controproducente impatto umano delle politiche attuali.

Report (in francese) - <https://omct-tunisie.org/wp-content/uploads/2023/12/Migration-et-torture-Finale-Planches-.pdf>

ANALISI

DALLA LIBIA ALLA TUNISIA: COME L'UE STA ESTENDENDO IL REGIME DI RESPINGIMENTO PER PROCURA NEL MEDITERRANEO CENTRALE

A CURA DEL TEAM LEGALE DEL CIVIL MRCC

Il 21 agosto 2023, la nave di soccorso Aurora di Sea Watch è stata fermata dalle autorità italiane dopo essersi rifiutata di sbarcare, come ordinato dal MRCC (Maritime Rescue Coordination Center) di Roma, la naufraghə soccorsə in Tunisia, un Paese che non può assolutamente essere considerato sicuro.

Questo episodio è solo un esempio degli sforzi che gli Stati europei stanno compiendo per evitare a tutti i costi gli sbarchi sulle loro coste e per eludere le loro responsabilità di accoglienza e di ricerca e soccorso (SAR). Già nel 2018, la Commissione europea, con il progetto delle piattaforme di sbarco, ha tentato di costringere le ONG del soccorso in mare a sbarcare le persone in Nord Africa. Sebbene questo progetto alla fine non abbia avuto successo, gli Stati europei hanno cercato di aumentare il numero di misure volte a ridurre le traversate nel Mediterraneo centrale.

Una delle strategie impiegate è stata quella di istituire un "[regime di respingimento per procura](#)", esternalizzando le intercettazioni in mare alle guardie costiere libiche, consentendo il respingimento di persone in movimento verso dei luoghi in cui la loro vita è a rischio, effettuato dalle forze di frontiera libiche sotto il controllo delle autorità dell'UE, in violazione del principio di non respingimento, una delle pietre miliari del diritto internazionale dellə rifugiata. Dal 2016, l'UE e i suoi Stati membri hanno [equipaggiato, finanziato e addestrato](#) la guardia costiera libica, hanno sostenuto la creazione di un MRCC a Tripoli e la dichiarazione di una zona SAR libica.

L'analisi spiega come l'Unione Europea e i suoi Stati membri stiano cercando di replicare in Tunisia il regime di respingimento per procura istituito in Libia solo pochi anni fa. Vengono presi in considerazione quattro elementi: l'aumento delle risorse della guardia costiera tunisina (attrezzature e formazione), la creazione di un sistema di sorveglianza costiera, la creazione di un MRCC funzionante e la dichiarazione di una zona SAR tunisina.

A. AUMENTO DELLE RISORSE DELLA GARDE NATIONALE MARITIME

FORNITURA DI ATTREZZATURE

Da diversi decenni la Tunisia riceve attrezzature per rafforzare l'azione della sua guardia costiera. Dopo la Rivoluzione dei gelsomini del 2011, la cooperazione Italia-Tunisia si è intensificata. In base all'accordo informale del 5 aprile 2011, sono state [consegnate](#) alle autorità tunisine 12 imbarcazioni. Nel 2017, in una dichiarazione congiunta del Ministero degli Affari Esteri italiano e del suo omologo tunisino, le due parti si sono impegnate in "una più stretta cooperazione nella lotta all'immigrazione irregolare e nella gestione delle frontiere", con particolare attenzione alla frontiera marittima. In questo contesto, il Ministro italiano ha dichiarato che l'Italia avrebbe supportato l'ammodernamento e la manutenzione delle motovedette in dotazione alla Tunisia (per un valore di circa 12 milioni di euro) e avrebbe [garantito nuove attrezzature](#) per il controllo delle frontiere marittime. Il 13 marzo 2019, inoltre, l'Italia [ha fornito](#) alla Tunisia veicoli per la sorveglianza delle frontiere marittime, inviando 50 mezzi a 4 ruote destinati al monitoraggio delle coste.

Di recente, la Germania ha iniziato a sostenere più attivamente la guardia costiera tunisina, [fornendole](#) nel 2019 le attrezzature per un'officina navale destinata a riparare le imbarcazioni. Come rivelato in [una risposta](#) durante un'interrogazione parlamentare, negli ultimi due anni la Polizia federale ha donato anche 12 gommoni e 27 motori per imbarcazioni. Da parte francese, dopo una visita a Tunisi nel giugno 2023, il ministro dell'Interno Gérard Darmanin ha annunciato un aiuto di 25 milioni di euro per consentire alla Tunisia di acquistare attrezzature per la polizia di frontiera e formare le guardie di frontiera. Nell'agosto 2023, le autorità italiane hanno inoltre [promesso](#) di accelerare la fornitura di motovedette e altri veicoli per prevenire le partenze via mare.

Oltre agli Stati membri dell'UE, la Tunisia ha ricevuto attrezzature anche dagli Stati Uniti. Tra il 2012 e il 2019, la Marina tunisina è stata dotata di 26 motovedette di fabbricazione statunitense. Nel 2019, anche la Guardia Nazionale tunisina è stata potenziata con 3 [elicotteri americani](#). Destinate principalmente alla lotta contro il terrorismo, le [attrezzature statunitensi](#) vengono utilizzate anche per monitorare la costa tunisina e per rintracciare i "trafficienti".

In particolare, L'Unione Europea sta supportando sempre di più la guardia costiera tunisina, fornendo attrezzature. A seguito del memorandum UE-Tunisia firmato il 16 luglio 2023, grazie al quale sono stati impegnati 150 milioni di euro per la "lotta contro la migrazione illegale", nel settembre 2023, la Tunisia ha ricevuto un primo [trasferimento](#) di 67 milioni di euro "per finanziare una motovedetta della guardia costiera, pezzi di ricambio e carburante marino per altre navi, nonché veicoli per la guardia costiera e la Marina tunisine, e la formazione per il funzionamento delle attrezzature".

In una lettera al Consiglio europeo, resa pubblica da Statewatch nell'ottobre 2023, la presidente della Commissione europea Ursula von der Leyen [ha sottolineato](#) la fornitura di navi e supporto alla guardia costiera tunisina: "Nell'ambito del Memorandum d'intesa con la Tunisia, abbiamo consegnato pezzi di ricambio per le guardie costiere tunisine che stanno mantenendo in funzione 6 imbarcazioni, mentre altre saranno riparate entro la fine dell'anno".

ADDESTRAMENTO DELLE AUTORITÀ

Oltre a fornire attrezzature, i Paesi europei organizzano anche corsi di formazione per migliorare le competenze della guardia costiera tunisina. Nel 2019, il Ministero dell'Interno italiano [ha stanziato](#) 11 milioni di euro a favore del governo tunisino per arginare le traversate di persone in movimento dalla Tunisia e per addestrare alle forze di sicurezza locali coinvolte nel controllo delle frontiere marittime.

Nell'ambito della Fase III del [progetto IBM](#) (Gestione Integrata delle Frontiere), sostenuto dall'UE, la Germania sta inoltre organizzando la formazione delle guardie costiere tunisine. Come rivelato nella risposta all'interrogazione parlamentare citata in precedenza, il Ministero degli Interni tedesco ha ammesso di aver addestrato 3.395 membri della Guardia nazionale tunisina e della polizia di frontiera anche [in Germania](#). Inoltre, sono state effettuate 14 sessioni di formazione e aggiornamento per la Guardia nazionale, la polizia di frontiera e la guardia costiera. Queste sessioni di formazione erano anche finalizzate all'apprendimento dell'uso delle "barche di sorveglianza".

Nel [documento](#) di presentazione del "Sostegno dell'UE alle istituzioni per la gestione delle frontiere in Libia e Tunisia" per l'anno 2021, la Commissione europea ha annunciato la creazione di una "accademia di formazione della guardia costiera". In Tunisia, il progetto consiste nell'attuazione di un piano di addestramento, nella ristrutturazione delle strutture di formazione della Garde Nationale Maritime e nel rafforzamento della cooperazione tra le autorità

tunisine e tutte le parti interessate, comprese le agenzie dell'UE e i Paesi vicini. Attuato dalla Polizia federale tedesca e dal Centro internazionale per lo sviluppo delle politiche migratorie (ICMPD), [il progetto](#) è iniziato nel gennaio 2023 e dovrebbe durare fino al giugno 2026, per un costo di 13,5 milioni di euro.

Sebbene la Commissione europea sottolinei l'obiettivo che "il personale dell'Accademia di addestramento sia pienamente consapevole e agisca sulla base degli standard dei diritti umani", l'incremento delle [manovre pericolose e degli attacchi](#) perpetrati dalla Guardia costiera tunisina dopo l'aumento del sostegno europeo lascia pochi dubbi sul fatto che il rispetto dei diritti umani sia tutt'altro che una priorità assoluta.

Il 17 novembre 2023, l'ICMPD ha annunciato sul suo [account LinkedIn](#) l'inaugurazione del centro di formazione inter-agenzia per la gestione delle frontiere di Nefta, a beneficio delle tre agenzie responsabili della gestione delle frontiere in Tunisia (Direzione Generale per le Frontiere e per gli Stranieri del Ministero dell'Interno, Direzione Generale della Guardia di Frontiera della Guardia Nazionale e Direzione Generale delle Dogane).

B. CREAZIONE DI UN SISTEMA DI SORVEGLIANZA COSTIERA

Oltre a fornire attrezzature, i Paesi europei organizzano corsi di formazione per migliorare le competenze delle guardie costiere europee nel perseguimento di una strategia di "individuazione rapida", che prevede l'individuazione delle imbarcazioni non appena si allontanano dalla costa tunisina per affidarne l'intercettazione alla guardia costiera tunisina. Già nel 2019, l'Italia ha espresso la volontà di installare apparecchiature radar in Tunisia e [di istituire](#) "un sistema informativo condiviso che allerti tempestivamente la gendarmeria tunisina e la Guardia Costiera italiana quando le imbarcazioni con a bordo persone migranti sono in mare, al fine di bloccarle mentre si trovano ancora in acque tunisine". Questa ambizione sembra essere stata raggiunta con l'implementazione del sistema ISMaris in Tunisia.

UN SISTEMA INTEGRATO PER LA SORVEGLIANZA MARITTIMA (ISMARIS)

Il sistema ISMaris, o "Sistema integrato di sorveglianza marittima", è stato menzionato per la prima volta nel "Programma di sostegno alla gestione integrata delle frontiere in Tunisia" (IBM Tunisia, lanciato nel 2015). Finanziato dall'UE e dalla Svizzera e attuato dal Centro

internazionale per lo sviluppo delle politiche migratorie (ICMPD), la prima fase del programma (2015-2018) ha sostenuto l'equipaggiamento della Garde Nationale Maritime con questo sistema, [definito](#) come "un sistema di sorveglianza marittima che centralizza le informazioni provenienti dagli asset navali in mare e dai radar costieri [...] [con l'obiettivo] di collegare i sensori (radar, VHF, posizione GPS, telecamere di sorveglianza) a bordo di imbarcazioni selezionate della guardia costiera tunisina, posti di controllo e centri di comando all'interno della zona del Golfo di Tunisi, affinché comunichino meglio tra loro".

L'implementazione di questo sistema di centralizzazione dei dati è stata poi ripresa dal "Programma di gestione delle frontiere per la regione del Maghreb" ([BMP-Maghreb](#)), lanciato nel 2018 e finanziato dal Fondo fiduciario di emergenza dell'UE per l'Africa. La componente tunisina, finanziata con 24,5 milioni di euro, è attuata dall'ICMPD insieme al Ministero dell'Interno italiano ed è [finalizzata](#) a "rafforzare le capacità delle autorità tunisine competenti nei settori della sorveglianza marittima e della gestione della migrazione, compresa la lotta al traffico di migranti, la ricerca e il soccorso in mare, nonché nella sfera di competenza della guardia costiera". Con il programma BMP, la Garde Nationale Maritime tunisina è stata

Imbarcazione di legno naufragata a Lampedusa, Foto: Luigi Geroldi



[dotata](#) di radar di navigazione, telecamere termiche, AIS e altre attrezzature informatiche utilizzate nella sorveglianza marittima..

SCAMBIO DI DATI CON L'UE

Il piano d'azione del programma BMP afferma chiaramente che uno degli scopi di ISMaris è il rafforzamento della "cooperazione operativa nel settore marittimo tra la Tunisia e l'Italia (e altri Stati membri dell'UE, ed eventualmente attraverso EUROSUR e FRONTEX)". Istituito nel 2013, il sistema europeo di sorveglianza delle frontiere (EUROSUR) è un meccanismo per lo scambio di informazioni e la cooperazione tra gli Stati membri e Frontex, per prevenire la cosiddetta migrazione irregolare alle frontiere esterne. Grazie a questo sistema, Frontex [monitora](#) già le regioni costiere al largo della Tunisia, utilizzando servizi aerei e satellitari.

Ciò che rimane dubbio è il collegamento tra IS-Maris e il database di sorveglianza dell'UE. Nel 2020, la Commissione europea [ha affermato](#) che ISMaris era ancora in fase di sviluppo e non era collegato a nessuna entità non tunisina come Frontex, il Sistema europeo di sorveglianza delle frontiere (EUROSUR) o le autorità italiane per il controllo delle frontiere. Ma è probabile che nel frattempo lo scambio di informazioni tra le diverse entità sia stato sistematizzato.

In assenza di un accordo ufficiale, la cooperazione tra Frontex e la Tunisia non è chiara. Come già menzionato in [Echoes #3](#), "finora non è stato possibile verificare se Frontex abbia contatti diretti con la guardia costiera tunisina, come avviene per la guardia costiera libica. Anche se la maggior parte delle intercettazioni avviene vicino alle coste tunisine, alcune vengono effettuate dalla Marina tunisina al di fuori delle acque territoriali. [...] Dal maggio 2021 Frontex sorveglia quotidianamente il corridoio tra la Tunisia e Lampedusa, oltre che con altri mezzi, anche con un drone. Mentre è chiaro che Frontex sta condividendo i dati con le autorità italiane e che le autorità italiane stanno condividendo le informazioni sulle imbarcazioni che sono in viaggio dalla Tunisia verso l'Italia con le autorità tunisine, la comunicazione e gli scambi di dati tra Frontex e le autorità tunisine rimangono incerti".

Mentre nel 2021 Frontex [ha riferito](#) che "non sono state svolte attività dirette alle frontiere in Tunisia a causa della riluttanza delle autorità tunisine a cooperare con Frontex", la formalizzazione della cooperazione tra Tunisia e Frontex sembra rimanere una delle priorità dell'UE. Nel settembre 2023, una delegazione tunisina, di cui facevano parte rappresentanti dei ministeri dell'Interno, degli Affari esteri e della Difesa, ha [visitato](#)

la sede di Frontex in Polonia. Durante la visita si sono svolte discussioni sul sistema di sorveglianza transfrontaliera EUROSUR, in cui confluiscono tutti i sistemi di sorveglianza da parte di navi, aerei, droni e satelliti.

Tuttavia, come [sottolinea](#) Mathias Monroy, ricercatore indipendente che si occupa di esternalizzazione delle frontiere e di espansione dei sistemi di sorveglianza, "la Tunisia non vuole ancora discutere un tale dispiegamento di personale Frontex sul suo territorio, quindi un accordo sullo status necessario perché ciò accada è molto lontano. Il governo di Tunisi non sta nemmeno cercando un accordo operativo per facilitare lo scambio di informazioni con Frontex".

Ciò non impedisce all'UE di continuare i suoi sforzi. Nel settembre 2023, sulla scia delle migliaia di sbarchi sull'isola di Lampedusa, la presidente della Commissione europea, Ursula von der Leyen, ha ribadito, in un [piano d'azione in 10 punti](#), la necessità di avere un "accordo operativo tra la Tunisia e Frontex" e di "rafforzare la sorveglianza delle frontiere in mare e la sorveglianza aerea anche attraverso Frontex". In una [lettera](#) scritta dalla Commissione europea in risposta alla lettera della LIBE sull'accordo con la Tunisia inviata su iniziativa del partito dei Verdi nel luglio 2023, l'UE ammette apertamente che finora sono state fornite alla Tunisia attrezzature informatiche per le sale operative, sistemi radar mobili e telecamere a immagini termiche, radar di navigazione e sonar e che sono in arrivo altre attrezzature di sorveglianza.

Da notare anche che il programma EU4BorderSecurity, che [include](#) il sostegno alla "condivisione interregionale di informazioni, utilizzando gli strumenti forniti da Frontex", è stato prorogato fino all'aprile 2025 per la Tunisia.

C. SOSTENERE LA CREAZIONE DI UN MRCC TUNISINO E LA DICHIARAZIONE DI UNA ZONA DI RICERCA E SOCCORSO

LA CREAZIONE DI UN MRCC IN TUNISIA, UNA PRIORITÀ ASSOLUTA PER L'UE

Nel 2021, la Commissione europea [ha dichiarato](#) che la creazione di un MRCC funzionante in Tunisia è una priorità: "Attualmente non esiste un MRCC in Tunisia, ma il coordinamento degli eventi SAR è condotto dal Centro operativo marittimo della Marina tunisina. L'istituzione ufficiale di un MRCC è un ulteriore passo necessario, insieme al completamento delle installazioni radar lungo la costa, e contribuirà alla creazione di una zona di ricerca e soccorso in Tunisia. La creazione di un

MRCC porterebbe l'assetto istituzionale della Tunisia in linea con i requisiti stabiliti dalla Convenzione internazionale sulla ricerca e il soccorso marittimo (SAR) del 1979 (come richiesto dal Comitato per la sicurezza marittima dell'Organizzazione marittima internazionale, IMO)".

L'obiettivo di creare un MRCC tunisino funzionante è citato anche in [un documento](#) della Commissione europea che presenta la "strategia per la cooperazione regionale e multinazionale in materia di migrazione con i Paesi partner del Nord Africa" per il periodo 2021-2027. I dettagli del progetto si trovano nel "Documento d'azione per il sostegno dell'UE alle istituzioni per la gestione delle frontiere in Libia e Tunisia (2021)", il cui obiettivo generale è quello di "contribuire al miglioramento dei rispettivi servizi statali attraverso lo sviluppo istituzionale dei Centri di coordinamento del soccorso marittimo" nella regione del Nord Africa. L'UE promuove inoltre un "approccio regionale a un Centro di coordinamento del soccorso marittimo", che "migliorerebbe il coordinamento nel Mediterraneo centrale nella conduzione delle operazioni SAR e sosterrrebbe la lotta contro il traffico di migranti e le reti di trafficanti di esseri umani in Libia e Tunisia".

Le autorità tunisine annunciano l'obiettivo dei programmi per "sostenere la creazione di un Centro di coordinamento del soccorso marittimo, [...] operativo 24 ore su 24, 7 giorni su 7, in una struttura fisica dotata di attrezzature funzionali e personale addestrato", stabilendo "la cooperazione delle autorità tunisine con tutte le autorità nazionali interessate, le agenzie dell'UE e i Paesi limitrofi in materia di SAR".

Questo progetto sembra prendere gradualmente forma. Sul sito web di Civipol, la società di servizi e consulenza del Ministero dell'Interno francese, un nuovo progetto intitolato "Sostegno alle operazioni di ricerca e soccorso in mare in Tunisia" è menzionato in [un annuncio di lavoro](#). Vi si legge che questo progetto, finanziato dall'Unione Europea, attuato insieme a GIZ, che inizierà nel settembre 2023, ha l'obiettivo di "sostenere le autorità tunisine nel rafforzamento delle loro capacità operative (flotta e altro)" e di "fornire supporto alle autorità tunisine nel rafforzamento della Marine Nationale e dell'MRCC attraverso attrezzature funzionali e formazione del personale".

Nell'ottobre 2023, l'agenzia di sviluppo tedesca GIZ ha inoltre pubblicato un'offerta di lavoro per un project manager in Tunisia, per implementare il progetto finanziato dall'UE "Support to border management institution (MRCC)" in Tunisia (l'offerta di lavoro è stata nel frattempo cancellata dal sito web, ma gli screenshot possono essere condivisi su richiesta). L'obiettivo del progetto è così descritto: "miglioramento della capacità di ricerca e soccorso (SAR) della Tunisia attraverso il

rafforzamento delle istituzioni per la gestione delle frontiere al fine condurre operazioni SAR in mare e la lotta contro il traffico di migranti e la tratta di esseri umani, sostenendo una maggiore collaborazione tra gli attori tunisini attraverso un Centro di coordinamento del salvataggio marittimo (MRCC)".

Secondo Mathias Monroy, sono stati compiuti [altri passi](#) in questa direzione: "L'MRCC tunisino ha già ricevuto un sistema di tracciamento delle navi finanziato dall'UE e sarà collegato alla rete "Seahorse Mediterranean". Attraverso questa rete, gli Stati membri dell'UE si scambiano informazioni sugli incidenti al largo delle loro coste. Quest'anno la Tunisia ha anche inviato membri della sua guardia costiera in Italia come ufficiali di collegamento - apparentemente un primo passo verso l'obiettivo dell'UE di "collegare" gli MRCC in Libia e Tunisia con i loro omologhi in Italia e Malta".

L'istituzione di un MRCC funzionale rappresenta una sfida importante per l'UE, con l'obiettivo di consentire alla Tunisia di impegnarsi attivamente nel coordinamento delle intercettazioni. Un altro passo verso il riconoscimento della Tunisia come valido attore SAR da parte dell'IMO è la dichiarazione di una zona di ricerca e soccorso.

LO STATUS POCO CHIARO DELL'ATTUALE AREA DI RESPONSABILITÀ TUNISINA

Adottata nel 1979 ad Amburgo, la Convenzione internazionale sulla ricerca e il soccorso marittimo (SAR - Search & Rescue Convention) aveva come obiettivo quello di stabilire un piano internazionale di ricerca e soccorso per incoraggiare la cooperazione e il coordinamento tra gli Stati vicini al fine di garantire una migliore assistenza alle persone in pericolo in mare. L'idea principale della convenzione è quella di suddividere i mari e gli oceani in zone di ricerca e soccorso in cui gli Stati sono responsabili di fornire servizi SAR adeguati, istituendo centri di coordinamento dei soccorsi e stabilendo procedure operative da seguire in caso di operazioni SAR.

Sebbene la Tunisia abbia sottoscritto il trattato nel 1998, questa azione non è stata seguita dalla delimitazione della zona di responsabilità SAR tunisina né da accordi regionali con gli Stati vicini. È solo nel 2013 che la Tunisia ha dichiarato i limiti della sua zona SAR, in seguito all'approvazione della Convenzione del Maghreb nel campo della ricerca e soccorso e in virtù del decreto n. 2009-3333 del 2 novembre 2009, che stabilisce i piani di intervento e i mezzi per assistere gli aeromobili in difficoltà. In applicazione a questa norma, le autorità tunisine sono tenute a intervenire immediatamente, dopo la prima richiesta di aiuto o di emergenza, entro i confini sovrani della Tunisia (12 miglia nautiche). Ciò significa che, in base alla legislazione nazionale, le

autorità tunisine sono obbligate a intervenire solo nelle acque territoriali. Al di fuori di questo ambito, i limiti degli interventi SAR non sono definiti chiaramente.

Un aspetto da sottolineare è che le acque territoriali tunisine si sovrappongono alla zona SAR maltese. Anche la Zona Economica Esclusiva tunisina - che non comporta alcun dovere specifico legato al SAR - si sovrappone alla zona SAR maltese e questa circostanza ha portato in passato a tentativi da parte delle autorità maltesi di ignorare le proprie responsabilità SAR poiché sostenevano che i casi avvenivano all'interno di questa vasta area. Un altro tema complesso riguarda la presenza, nelle acque internazionali che fanno parte della zona SAR maltese, di piattaforme petrolifere tunisine. Anche in questi casi il coordinamento delle operazioni SAR è stato motivo di controversie ed è stato spesso oggetto di un "ping-pong" di responsabilità tra le autorità statali coinvolte.

VERSO LA DICHIARAZIONE DI UN'AMPIA ZONA SAR TUNISINA?

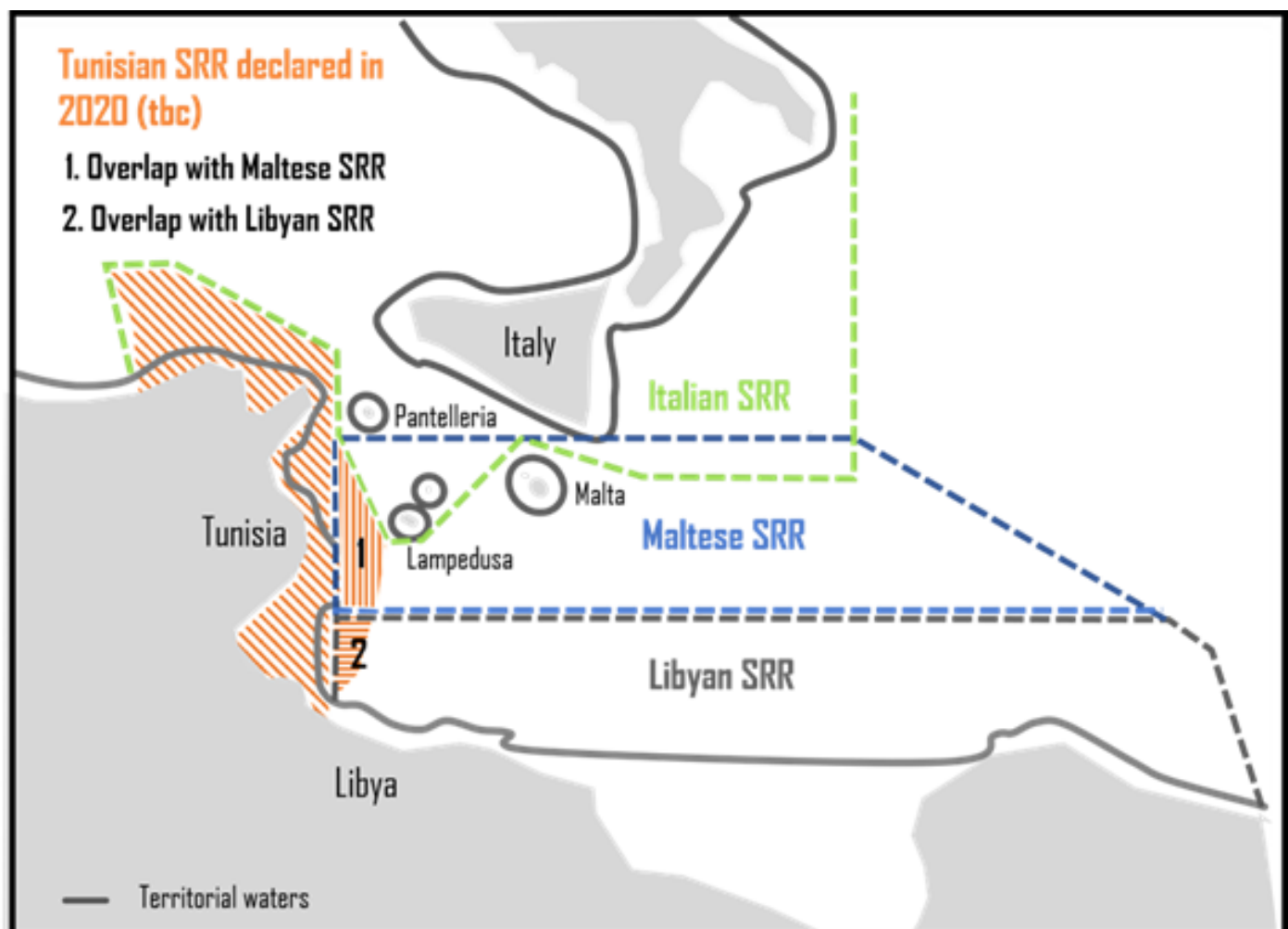
In [un documento](#) di ricerca pubblicato dall'Istituto IMO (International Maritime Organization), Akram Boubakri (Capitano di Corvetta, Capo degli Affari Marittimi della guardia costiera tunisina, secondo il sito web dell'Istituto IMO) ha scritto che all'inizio del 2020 la Tunisia ha ufficialmente presentato all'IMO le

coordinate della zona SAR tunisina. Secondo questo documento, queste nuove coordinate, ancora in attesa della notifica di presa visione da parte dell'IMO, coprirebbero una vasta area, creando due aree di sovrapposizione con zone SAR vicine - la prima con la Libia, la seconda con Malta* (vedi mappa sotto):

*Questa delimitazione deve essere confermata. Nulla prova che le coordinate citate nell'articolo siano state effettivamente presentate all'IMO.

Come riportato [da diversi media](#), la dichiarazione di una zona SAR tunisina ufficiale è un progetto sostenuto dall'Unione europea, che è stato nuovamente riproposto in occasione della firma del Memorandum d'intesa firmato nel luglio 2023 tra l'UE e la Tunisia.

Durante l'estate 2023, il team legale del Civil MRCC ha avviato la procedura per richiedere alle autorità tunisine il libero accesso alla documentazione necessaria per chiarire lo stato attuale della zona SAR tunisina. Il Ministero dei Trasporti tunisino/Ufficio della Marina Mercantile e dei Porti ha risposto che "non è stato ancora pubblicato alcun atto giuridico che definisca i limiti geografici marini della zona di ricerca e soccorso stipulata nella Convenzione internazionale di ricerca e soccorso del 1979 [...]. Vi informiamo che il Comitato Nazionale per il Diritto del Mare, presieduto dal



Ministero della Difesa Nazionale, ha presentato una bozza di documento su questo tema, che è stata inviata nel 2019 all'Organizzazione Marittima Internazionale attraverso il Ministero dei Trasporti". È stato presentato un reclamo al Ministero degli Affari Esteri e dell'Interno, ma non è stata ancora ricevuta alcuna risposta.

Nel dicembre 2023 in risposta alla richiesta di libero accesso agli atti avviata dal Civil MRCC, l'IMO ha dichiarato che "la Tunisia non ha comunicato al Segretariato dell'IMO la propria regione di ricerca e soccorso". Tuttavia, il 3 novembre 2023, il Consiglio ministeriale tunisino ha adottato un "progetto di legge sulla regolamentazione della ricerca e del soccorso in mare nell'area di responsabilità della Tunisia". Un testo che, pur non essendo ancora stato reso pubblico, secondo FTDES, prevede la creazione di una zona SAR tunisina. Sebbene il testo debba ancora essere ratificato dal Parlamento, è evidente che le autorità tunisine stanno compiendo passi concreti per allinearsi agli standard dell'IMO e, così facendo, all'agenda dell'UE.

Conclusione: una strategia dell'UE per sfuggire alle responsabilità SAR

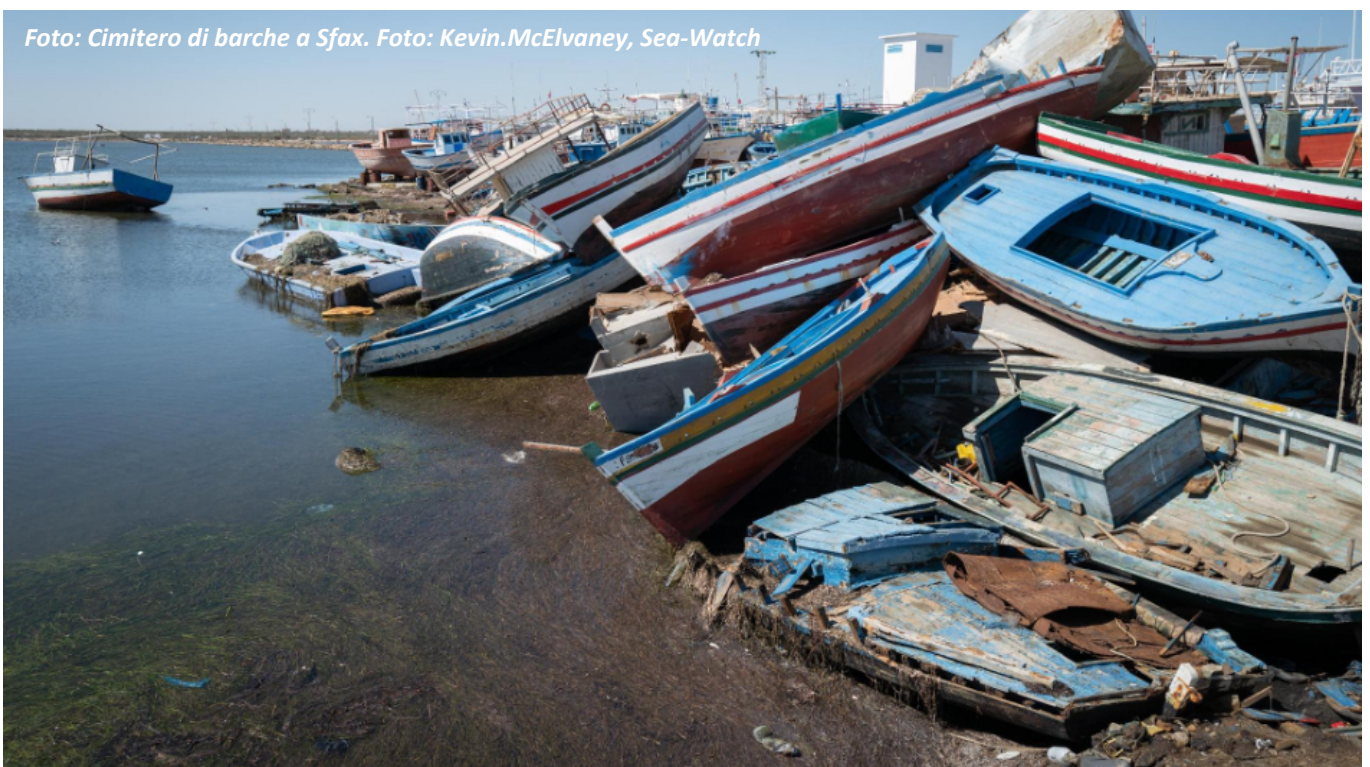
Le politiche di esternalizzazione delle frontiere marittime dell'UE in Tunisia si basano quindi su quattro elementi complementari: il rafforzamento delle capacità della guardia costiera tunisina (attrezzature e addestramento), la creazione di un sistema di sorveglianza costiera, la creazione di un MRCC funzionale e la dichiarazione di una zona SAR tunisina. Grazie a questi diversi elementi, l'obiettivo è stabilire un regime di "respingimento per procura" lungo la rotta

tunisina, sulla falsariga di quanto avvenuto in Libia negli ultimi anni. Utilizzate come strumento dagli Stati europei per eludere i loro obblighi SAR ed evitare a tutti i costi gli arrivi sulle coste europee, queste politiche servono solo a rendere la condizione delle persone che cercano di fuggire dalla Tunisia ad ogni costo ancora più vulnerabile. Mentre l'Unione Europea presenta queste misure come un mezzo per "salvare vite in mare", in realtà è chiaro che questa retorica umanitaria nasconde maldestramente solo ambizioni securitarie, volte a limitare ulteriormente la libertà di movimento nel Mediterraneo centrale.

Se alcune analiste hanno visto il calo degli arrivi in Italia dalla Tunisia negli ultimi mesi come un segno del "successo" della strategia di chiusura delle frontiere dell'Unione Europea (a novembre, [un calo](#) di oltre l'80% rispetto ai mesi estivi), in realtà l'evoluzione di queste politiche dimostra che il rafforzamento di una frontiera non fa altro che spostare le rotte migratorie. A partire dall'autunno, la rotta libica ha visto un aumento dei flussi migratori, con molte partenze dall'est del Paese. Queste analisi non tengono conto della volontà d'azione delle persone in movimento e della costante reinvenzione di strategie per superare i confini.

Pur condannando la diffusione di un regime di respingimento per procura nel Mediterraneo centrale e la continua efferatezza del regime di frontiera, il Civil MRCC intende evidenziare l'autonomia dei fenomeni migratori e le permanenti lotte in solidarietà alla libertà di movimento! non-stop solidarity struggles for freedom of movement!

Foto: Cimitero di barche a Sfax. Foto: Kevin.McElvaney, Sea-Watch



FORCED TO DISAPPEAR

COMMEMORATIONS(S)

A cura della attivista del gruppo CommemorAction

Il 6 febbraio 2024, in occasione del decimo anniversario del massacro di Tarajal, si sta preparando una mobilitazione internazionale contro le politiche assassine di gestione delle frontiere e di controllo delle migrazioni.

Aderendo a questa mobilitazione e partecipando attivamente alle azioni di CommemorAction(s), vogliamo amplificare e rendere visibili le richieste di verità e giustizia avanzate dalle famiglie delle persone scomparse o morte mentre migravano rivolte alle autorità nazionali e internazionali.

Allo stesso modo, lavoriamo al fianco delle famiglie nella ricerca pratica dellə parentə scomparsə e nel doloroso ma necessario processo di identificazione delle vittime. Inoltre, partecipiamo direttamente o indirettamente a queste attività, a seconda delle nostre capacità tecniche, attività e ruoli.

Il "noi" a cui si fa riferimento è un gruppo non omogeneo, con una composizione e identità varie, di soggetti individuali o collettivi che, nel corso del tempo, hanno deciso di attivarsi per la difesa e l'affermazione dei diritti e della dignità delle persone scomparse o morte durante il loro percorso migratorio, delle loro famiglie e dellə loro carə; è un "noi" transnazionale e aperto, composto da attivistə, ricercatorə, associazioni e attori della societ  civile, donne e uomini, genitorə e bambinə, persone che si rifiutano di accettare il funzionamento di un regime di frontiera mortale e le sue conseguenze indirette o dirette sulla vita di migliaia di persone; è un "noi" al cui centro ci sono le famiglie e le comunit  che hanno subito la perdita o la morte di una persona cara.

Alcunə di noi sono impegnatə pubblicamente in azioni e CommemorAction in tutto il mondo, altrə lavorano quotidianamente al fianco delle famiglie per sostenerle nella loro ricerca; alcune famiglie scelgono di condividere la loro sofferenza e le loro speranze in occasione di incontri pubblici, altre si impegnano direttamente per sostenere altre famiglie nel corso del tempo.

In questi anni la costellazione di CommemorAction si   ampliata, sono aumentati i contatti tra le diverse realt , si   costruito e si sta costruendo collettivamente un linguaggio comune di denuncia e di presenza sulla scena pubblica. Questo percorso comune per  non ha solo aumentato la solidariet  e il sostegno reciproco: questa esperienza comune ha permesso anche un incontro e uno scambio diretto tra le famiglie, che hanno trovato interlocutorə con cui condividere i loro bisogni e le loro richieste, e gli attori della societ  civile che nel tempo si sono organizzati e formati per sostenerle.

Questa convergenza, che   un processo in divenire, ha facilitato lo scambio di pratiche ed esperienze tra attori di diversi Paesi, nonch  la possibilit  di condividere informazioni su casi concreti e di sostenere direttamente la ricerca delle famiglie. Allo stesso modo, chi opera in mare per ridurre al minimo il rischio di naufragio ha iniziato a mettere in atto pratiche volte sia a recuperare i corpi delle vittime in modo dignitoso che a raccogliere informazioni dallə testimon /sopravvissut  per contribuire all'identificazione delle vittime e dei nomi delle persone disperse.

Negli ultimi dieci anni, le competenze tecniche e le conoscenze specifiche di coloro che erano gi  present  sul campo si sono potenziate e molti altri attori sono stati coinvolti sulla scena pubblica e nelle regioni pi  colpite dai casi di scomparsa o morte. Ognun  ha cercato di adattare la propria attivit  al contesto specifico, di definire i propri margini di azione e di interazione con le autorit  (in particolare per quanto riguarda i processi di identificazione) e allo stesso tempo di creare legami con attori di altri Paesi o regioni, cercando di collegare le rotte tra i Paesi di partenza, di transito e di arrivo, attingendo anche, ove possibile, al lavoro delle organizzazioni umanitarie internazionali.

Allo stesso tempo, abbiamo cercato di comprendere meglio il funzionamento del sistema delle frontiere e i quadri giuridici e amministrativi dei vari Paesi, in modo da poter sostenere le famiglie nei passaggi necessari. Ricercatorə ed expert  hanno anche iniziato a sviluppare strumenti e mezzi tecnologici per far luce sul destino delle persone scomparse e per facilitarne l'identificazione.

MAPPATURA DEGLI ATTORI

Tutto ciò sta gradualmente costruendo una costellazione di diversi attori a livello transnazionale, che convergono nel comune desiderio di sostenere le famiglie nella loro ricerca di verità e giustizia: una mappatura (che sarà pubblicata in occasione della CommemoraAction del 6 febbraio) degli attori che operano principalmente in Nord Africa e nella regione mediterranea sta prendendo forma grazie al coordinamento della rete EuromedRights.

Altri progetti si stanno sviluppando altrove, lungo le frontiere interne dell'UE, sulla Rotta Balcanica, in Libano o nel Sahel, e ovunque le persone in movimento rischiano la morte o la scomparsa.

Questa cooperazione e interconnessione, che può anche fornire in parte risposte "a posteriori" alle famiglie impegnate nelle ricerche per lunghi periodi, potenzierà soprattutto la capacità della società civile di agire e intervenire direttamente in tempo reale e di sostenere le famiglie in modo più efficace e rapido nelle loro ricerche, a fronte della progressiva rassegnazione delle autorità nazionali. Inoltre, questa convergenza tecnica e pratica consoliderà ulteriormente il processo CommemoraAction, combinando le legittime richieste di verità e giustizia rivolte alle autorità con una maggiore capacità di ricerca e intervento da parte delle famiglie interessate.

“Con il nostro concetto di "CommemoraAction" facciamo una promessa: non dimenticheremo coloro che hanno perso la vita o sono scomparsi e lotteremo contro i regimi di frontiera assassini. Offriremo uno spazio per il ricordo e costruiremo collettivamente qualcosa a partire dal nostro dolore. Non saremo soli e non ci arrenderemo. Nella nostra vita quotidiana continueremo a lottare per la libertà di movimento e la dignità umana di tutta.”

Appello 2020 per una giornata globale di CommemoraAction
(<https://missingattheborders.org>)

Foto: CommemoraAction a Zarzis, Settembre 2022



INTERVISTA

AIRBORNE: NESSUN CONFINE È ABBASTANZA ALTO

1) Di cosa si occupa Sea-Watch Airborne? Perché è stato creato un team per la ricognizione aerea all'interno di Sea-Watch?

Alla base della creazione di Airborne c'era la necessità di documentare le violazioni dei diritti umani ai confini dell'Europa nel Mediterraneo centrale e di portarle all'attenzione di un pubblico più vasto possibile.

Di conseguenza, nel 2016 si è riunito un gruppo di persone e per fortuna abbiamo subito trovato il nostro partner HPI (Humanitarian Pilot Initiative), con cui da allora collaboriamo in questa attività. Oltre a essere molto più veloci delle navi del soccorso civile, la nostra posizione elevata, a circa 1.500 piedi, ci offre maggiori possibilità di individuare un'imbarcazione in difficoltà rispetto a chi si trova al livello del mare. Dal 2016, possiamo osservare come le condizioni nel Mediterraneo centrale siano diventate sempre più brutali. Dal 2018, la zona libica di ricerca e soccorso è usata dagli attori europei per eludere i loro doveri di soccorso: secondo il diritto internazionale, un soccorso termina con lo sbarco delle persone in un porto sicuro, che in questo caso è Malta o l'Italia. Da allora, gli attori statali europei, in particolare Frontex, hanno addestrato la cosiddetta guardia costiera libica, hanno abbandonato quell'area con i loro mezzi e hanno supportato le motovedette della guardia costiera libica dal cielo e a ridosso del loro obiettivo principale: impedire alle persone in cerca di protezione di raggiungere il suolo europeo. I nostri piccoli aerei, Seabird 1 e Seabird 2, decollano dall'aeroporto di Lampedusa e volano davanti alle coste libiche. Voliamo per la maggior parte dell'anno, con o senza navi ONG nella zona, cercando di documentare e monitorare con uno scopo primario: combattere la Fortezza Europa.

2) In che modo Sea-Watch Airborne elabora strategicamente le sue operazioni in un periodo in cui il soccorso civile nel Mediterraneo è ampiamente criminalizzato?

Dal momento che siamo da tempo vittime di una grossa ondata di criminalizzazione, questa non ci sembra così diversa da quella degli anni precedenti. Lo spazio di manovra per le persone in movimento e per coloro che vogliono aiutarle in questa situazione molto preoccupante si riduce. L'intera Flotta Civile viene criminalizzata per motivi politici e si ha la sensazione che la nostra attività sia sempre più nel mirino delle autorità. Tuttavia, i numeri del 2023 -circa 160 voli operativi- dimostrano che riusciamo a reagire con grande forza a

ogni tentativo di criminalizzazione, sperando che non riescano a indebolire le reti di solidarietà o addirittura a liberarsi di noi.

3) Che tipo di informazioni è in grado di fornire Sea-Watch Airborne su ciò che sta accadendo nel Mediterraneo centrale?

L'utilizzo di due aerei ci offre un'ampia possibilità di documentare le violazioni dei diritti umani ai confini dell'Europa. Non è solo dal cielo che raccogliamo prove attraverso foto e video, ma anche grazie al nostro equipaggio che opera a terra, raccogliendo per tutto l'anno informazioni sui crimini commessi dalle autorità statali. Dopo aver assistito per molti anni in mare al sistematico occultamento di informazioni da parte di Frontex, al ritardo nei soccorsi da parte del Rescue Coordination Center di Malta e al coinvolgimento operativo della cosiddetta guardia costiera libica nei respingimenti, infine noi e altri attori siamo statə in grado di avviare una causa contro Frontex di fronte al Tribunale dell'Unione Europea in Lussemburgo e di fare chiarezza sull'operato delle autorità che eludono il loro dovere di soccorrere le persone in pericolo in mare.

In particolare, la causa fa riferimento a un respingimento avvenuto il 30 luglio 2021, in violazione del diritto internazionale, di cui sono stati testimoni Airborne e la nave civile Sea-Watch 3. All'interno della zona di ricerca e soccorso maltese, un'imbarcazione in difficoltà in mare con circa 20 persone a bordo è stata intercettata dalla cosiddetta guardia costiera libica e ricondotta in Libia. Come sottolineato dalle organizzazioni Human Rights Watch e Border Forensics, è presumibile che Frontex abbia favorito questa intercettazione illegale, dato che il primo velivolo ad arrivare sul luogo in cui si trovava l'imbarcazione in difficoltà è stato un suo drone. Ai sensi del diritto europeo, le operazioni quotidiane di Frontex costituiscono un modello di pattugliamento aereo e di respingimento coordinato e così è avvenuto anche in quello specifico giorno.

Questo è solo uno delle centinaia di casi in cui l'RCC di Malta ha consapevolmente omesso informazioni. In caso di pericolo, il nostro personale di terra trasmette informazioni sia per telefono che per e-mail, oltre che via radio. Inoltre, abbiamo osservato più volte tramite piattaforme di tracciamento open-source, come ADSB, che gli aerei gestiti dalle Forze Armate di Malta o da Frontex rilevano le emergenze marittime già diverse ore prima che una delle cosiddette guardie costiere libiche appaia all'orizzonte. Dato che non trasmettono informazioni sulle imbarcazioni in difficoltà alla Flotta Civile- sebbene le sue navi siano le uniche adeguatamente attrezzate per il soccorso in mare in

quell'area - le persone rischiano la detenzione, la tortura, lo stupro e la morte, dopo essere state intercettate e respinte in Libia violentemente.

4) Il comportamento degli MRCC o di Frontex è cambiato a causa della presenza di Sea-Watch Airborne e della sua documentazione sui respingimenti e sui casi di mancata assistenza?

Purtroppo, osserviamo che gli MCCR (sia di Malta che dell'Italia) sono diventati sempre meno collaborativi e persino più ostili. I risultati delle nostre operazioni causano un fastidio sempre maggiore nei nostri confronti - per l'ovvia ragione che documentiamo le loro mancate risposte in casi di emergenza. Raramente condividono informazioni rilevanti e di solito ci dicono che non collaborano con le ONG nemmeno in situazioni molto critiche. Nella maggior parte dei casi siamo riusciti a fare pressione sulle navi mercantili o private presenti nella zona quando queste si sono assunte la loro responsabilità - si potrebbe definire una pressione per procura. L'Italia rimane piuttosto professionale e distaccata. Malta rimane un disastro totale. Ci riagganciano il telefono, intimano alle navi mercantili di non effettuare il soccorso e si limitano a fornire carburante alle persone in pericolo perché così continuano la loro traversata. Non si vedono quasi più le navi delle Forze Armate di Malta nella loro zona SAR. Frontex gestisce la situazione in modo un po' diverso. La nostra pressione è aumentata: sanno che li sorvegliamo costantemente e che abbiamo già raccolto molte informazioni operative su di loro. Hanno adeguato le loro operazioni inviando un maggior numero di MAYDAY Relay per casi di pericolo, soprattutto però in aree in cui non c'è la cosiddetta guardia costiera libica. Pensiamo che ciò avvenga per le statistiche e perché, quando verranno nuovamente chieste informazioni sul loro operato, possano pubblicamente mostrare qualcosa. Come comunichino e trasmettano le informazioni alla cosiddetta guardia costiera libica rimane un mistero, ma senza dubbio lo fanno.

5) Può parlare del ruolo specifico di Sea-Watch Airborne all'interno della flotta civile? Come collaborate con gli altri attori civili per coordinare le operazioni SAR?

Le operazioni di Sea-Watch Airborne sono solo una tessera del puzzle in questo contesto molto complesso. All'interno della Flotta Civile possiamo offrire una prospettiva diversa. Dall'alto, con i nostri aerei, possiamo sorvegliare ampie aree e documentare ciò che accade in mare. Ciò significa che possiamo supportare le imbarcazioni in mare, tra cui le ONG. Inoltre, dalla nostra prospettiva e con la nostra azione quotidiana possiamo monitorare come cambia la situazione. A tal fine, all'interno del nostro reparto, abbiamo creato un team molto efficiente che si occupa di documentazione e ormai è in grado di fornire elementi utili a capire le

dinamiche e gli eventi accaduti nel Mediterraneo centrale, non solo a uso operativo, ma anche per i media e per svolgere un'attività di advocacy. Negli ultimi anni sono aumentate le collaborazioni con vari attori, come "Frag den Staat", giornalisti investigativi o ricercatori, a cui abbiamo fornito volentieri molti dati raccolti durante i nostri voli quotidiani. Un altro grande successo a cui i nostri dati hanno contribuito è rappresentato dalle ricostruzioni di alcuni casi da parte dei media e da quelle usate per le cause legali, come avvenuto recentemente contro Frontex.

6) Quali cambiamenti politici all'interno dell'UE hanno maggiormente influenzato le operazioni di Sea-Watch Airborne negli ultimi mesi?

Principalmente gli stessi che hanno influenzato gli altri attori nel Mediterraneo centrale. Il governo fascista italiano e l'UE con il loro tentativo di stringere accordi con Paesi come la Tunisia e la Libia. Da questo punto di vista, in particolare il decreto italiano sulle ONG senza dubbio ci influenza. Non solo le navi, ma anche le nostre operazioni. Ora che sono visibili i suoi effetti mortali, anche l'accordo che l'Italia e l'UE hanno stipulato con la Tunisia influenza senza dubbio le nostre operazioni. Siamo anche molto preoccupati per la riforma del CEAS e per i nuovi accordi con Haftar e le altre milizie. In generale, è spaventoso vedere quali misure siano state prese per consolidare il regime razzista di frontiera dell'Europa, ma di sicuro è altrettanto incoraggiante vedere la resistenza contro di esso - anche se non sempre così tangibile.

7) Quali sono le maggiori sfide che Sea-Watch Airborne deve affrontare?

Una delle sfide più grandi che abbiamo dovuto affrontare di recente consiste nel fatto che il governo italiano stia chiaramente cercando sempre di più un modo per fermare le nostre operazioni. Siamo stati vittime di alcuni tentativi di criminalizzazione da parte dell'autorità dell'aviazione civile (ENAC), che è sotto il controllo del Ministero dei Trasporti - quindi di Salvini. Ma anche l'anno scorso, quando abbiamo dovuto lottare per rientrare nell'area di informazione di volo libica (che è molto simile all'area di ricerca e soccorso libica), dal punto di vista operativo, la situazione peggiore probabilmente rimane quella di stallo in cui avvistiamo qualcosa, ma non possiamo intervenire. Poiché non operiamo su una nave, ma voliamo a 120 nodi sopra il mare, a volte è un po' logorante poter solo documentare comportamenti crudeli e violenti. In generale, sicuramente come per tutti gli attori attivi nel Mediterraneo centrale o che si occupano di migrazioni in tutto il mondo, siamo molto amareggiati e indignati per tutti gli episodi in cui vengono prese di mira le persone in movimento e coloro che sono solidali nei loro confronti..

AMPLIFYING VOICES

M., MEDIATORE CULTURALE A BORDO DI UNA ONG DEL SOCCORSO IN MARE

Cosa ti ha spinto ad unirti a una ONG del soccorso in mare?

Io stesso sono stato in viaggio in quanto persona migrante. Sono arrivato qui in Italia nel 2011, dopo un lungo viaggio dal mio Paese. Ho vissuto l'esperienza di arrivare in questo Paese come straniero e all'epoca ho avuto la fortuna di essere accolto bene. Una volta che sono riuscito a integrarmi nella società italiana, ho sentito il dovere di testimoniare: raccontare perché ho dovuto lasciare la mia casa, com'è stato il viaggio, com'è stato ritrovarmi in un Paese che non era il mio. È quello che faccio in Italia: vado nelle scuole a raccontare il mio viaggio, parlo con la giovanè e cerco di distruggere i pregiudizi. In Italia, molte persone non sanno nulla di migrazione, di ciò che spinge le persone a lasciare il proprio Paese e di ciò che passano. Quando sono arrivato qui, dovevo mettere al corrente le persone e raccontare quello che avevo visto e vissuto.

Quindi, molto prima di imbarcarmi su una nave da soccorso, ero già un attivista che cercava di cambiare il modo di pensare delle persone. Nell'estate del 2023 ho avuto l'opportunità di imbarcarmi con una ONG come mediatore culturale. Ho accettato subito, perché sentivo di avere un debito con le persone che mi hanno aiutato: con chi mi ha soccorso nel 2011 quando ero su una barca in difficoltà [prima del 2014, anno dell'arrivo delle navi delle ONG] e con chi mi ha aiutato a integrarmi quando sono arrivato in Italia. Ricordo che quando siamo sbarcatè a Lampedusa, c'erano molte persone e organizzazioni ad accoglierci. Non dimenticherò mai quel momento. E l'estate scorsa mi sono detto che volevo restituire il favore. Per mostrare solidarietà ai miei fratelli e alle mie sorelle che soffrono nel Mediterraneo.

E poi, avendo affrontato il loro stesso viaggio, ho pensato che sarei stato la persona migliore per rispondere alle loro domande e dare loro informazioni utili su cosa aspettarsi in Italia. È così che sono finito su una nave di una ONG.

Qual è stato esattamente il suo ruolo sulla nave?

Come mediatore culturale, ero responsabile della comunicazione con le persone migranti. Durante il soccorso, ero io a parlare con le persone nel momento del primo approccio, in modo che tuttè capissero cosa stava per accadere, per rassicurarle in modo che

l'operazione si svolgesse senza intoppi. In molte situazioni, ciò che rende caotico un soccorso è la cattiva comunicazione con le persone in pericolo. Io parlo molte lingue e dialetti diversi, quindi era molto importante che fossi io a parlare.

Una volta terminato il soccorso, ero il tramite tra le persone soccorse e l'equipaggio, fornivo informazioni e segnalavo le necessità. Tuttavia è stato piuttosto difficile comunicare con l'equipaggio, perché l'inglese era l'unica lingua che parlavano...

In che modo la lingua parlata a bordo ha creato difficoltà?

Parlo molte lingue, ma il mio inglese non è molto fluente. Spesso non capivo tutto quello che veniva detto. A bordo c'erano molte persone che parlavano lingue che conoscevo bene, come l'italiano, ma nessuna si sforzava di tradurre le cose che non riuscivo a capire. Perché non l'hanno fatto? Perché c'era la regola che l'inglese doveva essere la lingua di lavoro. Mi sono sentito davvero discriminato perché parlare una sola lingua esclude le persone! Esclude le persone come me che parlano molte lingue, ma non quella giusta.

Quando le organizzazioni del soccorso civile affermano di essere inclusive e di rispettare le differenze, non credo che siano coerenti. Perché imporre un'unica lingua che di fatto esclude? Come elemento per la mia integrazione, ho già fatto lo sforzo di imparare l'italiano, oltre a tutte le lingue che parlo, e mi si chiede di impararne un'altra? Sono sempre le stesse persone a doversi adattare. Ho l'impressione che la Occidentale, da parte loro, facciano pochi sforzi per imparare altre lingue. Questa imposizione di integrarsi sempre, di adattarsi... il risultato è che, all'interno dell'equipaggio, non sono mai riuscito a esprimere la mia opinione o ad essere ascoltato davvero.

Inoltre, trovo che usare l'inglese come lingua di lavoro nel Mediterraneo non abbia davvero senso. Ci sono molti Paesi africani in cui si parla francese. E nel Mediterraneo non sono molte le persone a parlare inglese. Non dico che dovremmo a tutti i costi scegliere un'altra lingua, ma almeno dovremmo essere più disponibili e consapevoli della discriminazione che la scelta dell'inglese può produrre. Mi sono anche posto una domanda: perché il capitano non ha comunicato con le autorità italiane in italiano nonostante parlasse italiano? Penso che i rapporti e la capacità di comprensione reciproca con le autorità italiane sarebbero più agevoli.

Qual è stata la tua esperienza a bordo come persona razzializzata in un equipaggio composto da bianchi?

Era già molto difficile, a causa dell'inglese, essere a bordo come comunicatore/mediatore, ma non essere in grado di comunicare con l'equipaggio. Ma allo stesso tempo, come persona nera, avevo un ruolo molto importante da svolgere a bordo.

Ho notato che venivo sistematicamente fotografato, qualunque cosa facessi, come se fossi semplicemente lì per pubblicità, per dimostrare che sì, le persone nere possono partecipare alle missioni di soccorso. In realtà, sono felice di essere stato fotografato, ma avrei voluto poter condividere la mia storia e far sentire la mia voce. Senza questo, sono solo un'immagine da usare come pubblicità.



*M. a Lampedusa.
Foto: Luigi Geroldi*

Sono rimasto scioccato anche quando siamo sbarcati. Dopo il soccorso, quando siamo saliti a bordo, il team medico ci stava aspettando per controllare le condizioni di salute della sopravvissuta che avevamo imbarcato. La medica è venuta a visitarmi, affermando che doveva controllare se avessi la scabbia. Mi ha visitato perché ero nero come le altre persone, anche se avevo la radio, la maglietta dell'organizzazione e si vedeva benissimo che facevo parte dell'equipaggio! Gli altri membri dell'equipaggio non hanno detto nulla. Non sono stati visitati...

Oltre alla sopravvissuta che siete riusciti a portare in salvo dopo le due operazioni di soccorso, purtroppo avete trovato anche il cadavere di una donna. Come avete affrontato questa situazione?

Durante la settimana di preparazione prima della partenza, abbiamo discusso a lungo su cosa avremmo fatto se avessimo trovato un corpo in mare. Io ho sostenuto che era importante prendere il corpo, in modo che la persona potesse riposare in pace e la famiglia potesse recuperarlo per elaborare il lutto. Ma non tutte erano d'accordo e c'erano molti motivi per sostenere il contrario. Innanzitutto, non avendo una cella frigorifera a bordo, era difficile pensare di trasportare un corpo; in secondo luogo, avremmo dovuto richiedere immediatamente un porto di sbarco; infine, questa situazione avrebbe potuto risultare traumatica per le persone a bordo, che avrebbero dovuto affrontare il viaggio verso il porto di sbarco insieme a un corpo in decomposizione.

Durante questa discussione, uno dei membri dell'equipaggio ha posto una domanda: ma se uno di noi muore durante la rotazione, per un motivo o per l'altro, cosa ne facciamo del corpo? Lo buttiamo in mare? Pensare a questa eventualità ci ha fatto riflettere molto. Mi chiedo se a volte il modo in cui guardiamo i corpi non sia discriminatorio... Capisco tutte le ragioni per cui le ONG sono riluttanti a trasportare i cadaveri a bordo, ma penso che sia davvero importante tenere in considerazione vari aspetti della questione...

Purtroppo ci è capitato di trovare il corpo di una donna senza vita dopo un soccorso. Essendoci della sopravvissuta a bordo, abbiamo dovuto chiedere alle autorità un porto di sbarco e l'equipaggio ha deciso di imbarcare il corpo. Parlando con alcuni della sopravvissuta, ho capito che quella donna era un'eroina: per tutta la notte aveva raccolto l'acqua che entrava nella barca prima che noi arrivassimo sul posto per soccorrere chi era ancora viva. Abbiamo deciso di renderle omaggio e di onorare la sua memoria.

Ho contattato un ex collega della Croce Rossa per portare dei fiori al momento dello sbarco. Le autorità non erano molto contente e ci hanno chiesto di

sbrigarci, ma per me e per le altre persone a bordo era molto importante renderle omaggio.

Perché pensi che sia importante avere nell'equipaggio persone che hanno vissuto in prima persona l'esperienza della migrazione?

Penso che sia molto importante e che faccia la differenza. Quando sono il responsabile delle comunicazioni durante il soccorso, so cosa provano le persone perché l'ho vissuto sulla mia pelle. Inoltre, quando i miei fratelli e le mie sorelle mi vedono dalla loro imbarcazioni, possono essere sicure che non siamo Libici, anche se parlo loro in arabo.

Una volta che la sopravvissuta sono a bordo, la mediatrice ha anche il compito di fornire loro informazioni sull'Europa, sui loro diritti, sulla procedura di asilo, sul sistema di Dublino... Poiché anch'io ho vissuto questa esperienza, so come comunicare queste informazioni. I miei fratelli e le mie sorelle lo sanno e si fidano di me.

Posso raccontare come per me sia stato fondamentale imparare la lingua per integrarmi, per cercare lavoro... è una condivisione che solo chi ha vissuto in prima persona queste esperienze e si è integrato può fare. Altrimenti, la mediatrice culturale è solo un interprete, e non è la stessa cosa, non ha lo stesso valore.

Eppure il mondo del soccorso in mare rimane un mondo di bianche europee, che riflette un problema che esiste in tutta la società. Anche se ci sono molte persone nere con competenze molto preziose, sono emarginate. Spesso non ci prendiamo il tempo di formarle. Credo che sia molto importante, ad esempio, avere più capitane nere che si occupino di soccorso in mare. C'è ancora l'immagine radicata che le persone di colore non sappiano nuotare o che non ne siano all'altezza... questo deve cambiare! Voglio dire alla ONG con cui ho sono stato in missione: Sono nero, non so nuotare, ma la mia presenza su questa nave è fondamentale.

"SONO NERO, NON SO NUOTARE, MA LA MIA PRESENZA SU QUESTA NAVE È FONDAMENTALE."

Il "white saviourism" che esiste all'interno della bolla SAR è sempre più criticato perché tende a perpetrare forme mascherate di razzismo e colonialismo. Ti sei mai imbattuto in questo tipo di atteggiamento?

Sì, lo si può chiamare come si vuole. Partecipare alle operazioni di soccorso in mare, che tu sia bianco o nero, dà compimento alla tua umanità ed è molto importante farlo. Possiamo essere orgogliosi di quello che facciamo, non è questo il problema. Più problematico è quando ci si rifiuta di fare tutto ciò che è in proprio potere per garantire che il soccorso vada a buon fine. E come ho detto, la presenza di una mediatrice culturale esperta è molto importante, peccato che ferisca l'orgoglio di alcune bianche.

Questo riguarda le ONG, ma ancora di più la Guardia Costiera italiana, che ha già provocato incidenti per l'assenza di una mediatrice culturale a bordo durante il soccorso.

Un'altra cosa che mi ha colpito è il modo in cui la sopravvissuta talvolta vengono trattate dal resto dell'equipaggio. Per fare un esempio: subito dopo il soccorso, c'erano alcune persone molto bagnate e infreddolite, mentre altre non avevano nemmeno i pantaloni, con le parti intime scoperte. Ho chiesto a un compagno dell'equipaggio se potevamo dare dei pantaloni a queste persone. Sapevo che ne avevamo una grande scorta sulla nave. Ma il mio compagno di equipaggio mi ha detto che non era possibile, perché se avesse dato i pantaloni a quelle persone, avrebbe dovuto darli a tutta l'altra, altrimenti la gente avrebbe iniziato a litigare e la situazione sarebbe potuta sfuggire di mano.

Tuttavia, le persone soccorse comprendevano perfettamente perché quelle persone avevano bisogno di vestiti! A causa di questa regola, un signore ha trascorso diversi giorni a bordo con solo un asciugamano intorno alla vita, nascondendo a malapena le sue nudità.... Non credo sia umano... e si basa sul presupposto che le persone di colore sono destinate a comportarsi come animali. Come mediatore, avevo parlato con le persone e sapevo che la situazione sarebbe rimasta tranquilla... ma no, alle persone non sono mai stati dati vestiti, con il pretesto che avrebbero potuto uccidersi a vicenda.

Dopo questa esperienza con una ONG del soccorso, voglio continuare, perché in fondo so che abbiamo tutta lo stesso obiettivo. Siamo qui per impedire che le persone perdano la vita in mare. Io sono vivo, ma ho un debito con i miei fratelli e le mie sorelle. E il mio dovere è far sentire la loro voce. Continuare a essere la voce di chi non ha voce!

FRAMMENTO LEGALE

IL CASO VOS TRITON: ALLA RICERCA DI RESPONSABILITÀ E GIUSTIZIA PER I PUSHBACK "PRIVATIZZATI"

A cura del team legale del Civil MRCC

Il 29 dicembre 2023, un gruppo di organizzazioni della società civile - Associazione Studi Giuridici per l'Immigrazione (Asgi), Comitato Nuovi Desaparecidos, Open Arms, Progetto Diritti, Sea Watch, Mediterranea Saving Humans, JI Project e Watch The Med Alarm Phone - ha presentato una denuncia penale alla Procura di Roma sul cosiddetto "caso Vos Triton".

Il caso risale al 2021, quando il 14 giugno, un gruppo di circa 170 persone in pericolo è stato soccorso dalla Vos Triton - una nave mercantile della compagnia di navigazione Vroon - e poi consegnato alla cosiddetta guardia costiera libica e deportato in Libia. Poiché la Libia non può essere considerata un paese sicuro, il fatto che le persone siano state deportate lì non ha garantito il completamento dell'operazione di soccorso.

Infatti, secondo il diritto marittimo internazionale, "un'operazione di soccorso si considera completata quando i sopravvissuti a un naufragio sono sbarcati in un luogo sicuro" (Convenzione SOLAS, capitolo 5, regola 33), che dovrebbe essere "un luogo in cui la sicurezza della vita dei sopravvissuti non è più minacciata e in cui i loro bisogni umani fondamentali (come cibo, riparo e cure mediche) possono essere soddisfatti. (...)" (Allegato alla Convenzione SAR del 1979, 1.3.2.).

Al contrario, il caso del 14 luglio potrebbe essere considerato un respingimento per procura, o una cattura, che ha portato le persone a essere deportate con la forza in un luogo dove avrebbero subito una detenzione illegale e sarebbero state esposte a torture, violenza indiscriminata, stupri e altre forme di trattamenti inumani e degradanti. È stato violato il loro diritto a lasciare qualsiasi Paese, compreso il proprio, nonché il diritto di chiedere asilo e il principio di non respingimento.

Le 170 persone intercettate dalla Vos Triton erano in fuga da Sudan, Sud Sudan, Eritrea, Etiopia e molti altri Paesi - dove molte di loro erano state rimpatriate con la forza dalle autorità libiche in quanto vittime di deportazioni a catena - e avevano iniziato la loro

coraggiosa e pericolosa traversata via mare da Zuara, in Libia, molto probabilmente pochi giorni prima dei fatti.

Nella notte tra il 13 e il 14 luglio, hanno chiamato Alarm Phone per la prima volta mentre erano alla deriva in acque internazionali con il motore in avaria. Nonostante le ripetute e-mail e chiamate di Alarm Phone a tutte le autorità SAR - con l'UNHCR in copia nelle e-mail - ben dieci ore dopo il primo allarme, nessun mezzo di soccorso statale era ancora intervenuto. Intorno alle 12, il Ministero della Difesa italiano ha comunicato che una nave da carico stava arrivando per soccorrere le persone ma purtroppo, dopo che la Vos Triton ha raggiunto la scena, non è stato effettuato alcun soccorso.

L'arrivo sul posto della nave mercantile Vos Triton - così come le successive operazioni che hanno portato le persone ad essere respinte in Libia - sono state accuratamente documentate dall'aereo civile da ricognizione Seabird di Sea-Watch: 8 persone si sono buttate in acqua dall'imbarcazione sovraffollata per cercare di raggiungere la Vos Triton a nuoto, dopodiché le altre sono state fatte salire a bordo. La Vos Triton si è poi fermata accanto alla motovedetta Zawyah della cosiddetta guardia costiera libica con l'intenzione di consegnare la superstita del naufragio alle autorità libiche.

Nonostante i numerosi tentativi sia di Alarm Phone che di Sea Watch di raggiungere via radio la Vos Triton e nonostante le numerose e-mail e telefonate alla compagnia, la consegna è stata effettuata, come confermato e condannato anche dall'OIM e dall'UNHCR.

Negli ultimi mesi, il giornalista investigativo Matthias Monroy ha dimostrato il coinvolgimento dei mezzi aerei dell'Agenzia Frontex nel respingimento della Vos Triton. La comunicazione Whatsapp ottenuta tra l'Agenzia UE e la cosiddetta guardia costiera libica mostra come la prima abbia allertato la seconda scrivendo: "Buongiorno signore. Abbiamo un'imbarcazione alla deriva", condividendo materiale fotografico dell'imbarcazione stessa.

Sulla base della ricostruzione congiunta dell'evento di Alarm Phone, Sea Watch e Mediterranea - e alla luce del quadro giuridico applicabile in materia di diritto marittimo internazionale, diritti umani e diritto d'asilo - il gruppo di organizzazioni civili ha invitato la Procura di Roma a richiedere ulteriori indagini sui fatti, al fine di giudicare eventuali reati e chi li ha commessi.

Negli ultimi due anni, le organizzazioni della società civile che monitorano e intervengono quotidianamente nel Mediterraneo centrale hanno ampiamente documentato le diverse strategie governative volte a compiere intercettazioni in mare e rimpatri forzati in Libia e Tunisia. Nonostante la sentenza del Tribunale di Napoli sul caso del mercantile Asso 28 battente bandiera italiana - poi confermata in appello - che ha condannato il capitano del mercantile per "abbandono volontario", un reato punito dal codice navale italiano, gli attori privati e commerciali nel Mediterraneo centrale continuano a "obbedire a ordini ingiusti" e a rifiutarsi di svolgere attività di soccorso; a rimanere accanto alle imbarcazioni in difficoltà senza soccorrerle in attesa che la cosiddetta guardia costiera libica arrivi

sul posto; o a effettuare direttamente respingimenti per procura.

Il crescente coinvolgimento di attori privati per svolgere il "lavoro sporco" dell'UE - come nei casi ben documentati di respingimenti effettuati dalla nave Tareq Ben Zayad - ha lo stesso obiettivo delle politiche di esternalizzazione delle frontiere, ovvero quello di eludere le responsabilità degli Stati ed evitare che siano direttamente colpevoli per i crimini commessi in mare.

Non smetteremo di documentare queste forme di violenza alle frontiere e di chiedere spiegazioni e giustizia per queste violazioni!



CRIMINALIZZAZIONE

UNA GRAVE INGIUSTIZIA: IL PROCURATORE GENERALE DEPOSITA L'ATTO DI ACCUSA CONTRO GLI EL HIBLU 3

A cura della Coalizione per El Hiblu 3

Il Procuratore Generale di Malta ha depositato un atto di accusa contro Abdalla, Amara e Kader, noti anche come gli El Hiblu 3. Sono stati accusati ingiustamente di una lunga lista di reati gravi che potrebbero comportare l'ergastolo. Siamo addolorati e arrabbiati per il fatto che il Procuratore Generale abbia ignorato le testimonianze ascoltate durante la raccolta delle prove negli ultimi quattro anni e mezzo, che dimostrano l'indiscutibile innocenza degli El Hiblu 3. Il Procuratore Generale ritiene invece i tre giovani responsabili della situazione tesa a bordo durante e dopo il soccorso da parte dell'imbarcazione El HIBLU 1. Il Procuratore Generale ha

confermato tutte le infondate accuse iniziali compresa quella di terrorismo.

Non dimentichiamo che Abdalla, Amara e Kader hanno contribuito a calmare una situazione di forte tensione a bordo della nave. Non dimentichiamo che grazie a loro sono state salvate delle vite. Grazie a loro, le persone non si sono buttate in mare. Grazie a loro, nessuno si è fatto male. Grazie a loro sono state chiarite le incomprensioni con l'equipaggio.

Siamo convinti che gli El Hiblu 3 abbiano fatto la cosa giusta: hanno contribuito a stemperare una situazione di tensione in mare e a impedire un respingimento illegale verso la Libia. Abdalla, Amara e Kader sono eroi, non criminali! Accusando i tre giovani, le autorità maltesi hanno perso l'occasione di rimediare a una grave ingiustizia che si è protratta per quasi cinque anni. Le azioni di El Hiblu 3 dovrebbero essere celebrate invece che criminalizzate. Con ampio sostegno a livello nazionale e internazionale, rimarremo solidali con Abdalla, Amara e Kader finché non saranno assolti.

MILITARIZZARE LA LEGGE CONTRO I VULNERABILI: IL CASO DI EL HIBLU 3

di Daniela DeBono e Cetta Mainwaring

A marzo 2019, tre ragazzi adolescenti sono stati soccorsi da un'imbarcazione di gomma che stava affondando nel Mar Mediterraneo. Amara aveva 15 anni ed aveva già viaggiato dalla Guinea alla Libia prima di tentare la traversata verso l'Europa. Al tempo, non conosceva gli altri due ragazzi: Kader, di 16 anni, un appassionato di calcio proveniente dalla Costa d'Avorio; e Abdalla, di 19 anni, anch'egli dalla Guinea, in viaggio con sua moglie Souwa. I tre ragazzi stavano viaggiando con altre 100 persone quando furono soccorsi da una petroliera, l'El Hiblu 1, dopo che la loro imbarcazione cominciò a sgonfiarsi.

Quella notte, l'equipaggio dell'El Hiblu 1 cercò di riportare i viaggiatori in Libia, nonostante le promesse di aiutarli a raggiungere l'Europa. Nelle prime ore del mattino, le persone videro la costa di Tripoli e iniziarono a protestare, terrorizzate all'idea di essere riportate alla violenza che avevano conosciuto in Libia. La disperazione era così alta che le persone erano pronte a gettarsi in mare. In questa situazione tesa, il primo ufficiale chiamò Amara per tradurre, avendolo identificato il giorno prima come qualcuno che parlava inglese. Alla fine, l'equipaggio chiamò anche il giovane Kader e Abdalla. I tre agirono come mediatori e traduttori tra i viaggiatori terrorizzati e gli spaventati membri dell'equipaggio.

Le proteste del gruppo convinsero il capitano a cambiare rotta; girò la nave verso nord e si diresse verso Malta. Parlando con le autorità maltesi durante il percorso, dichiarò che la sua nave non era più sotto il suo controllo, anche se i testimoni nella successiva raccolta di prove mettevano in dubbio questa affermazione. Tuttavia, all'arrivo nel porto di Valletta a Malta, i tre furono arrestati e subito accusati di nove crimini, tra cui terrorismo e sequestro di persona. Queste accuse comportano molte condanne all'ergastolo e riflettono la narrazione mediatica che si era diffusa prima ancora dell'arrivo dei tre a Malta, una narrazione che li dipingeva come pirati e dirottatori.

Abdalla, Amara e Kader - ora noti anche come i 3 di El Hiblu - non hanno mai conosciuto Malta come uomini liberi. Imprigionati per 8 mesi, inizialmente nell'ala di massima sicurezza del carcere per adulti nonostante la loro giovane età, furono rilasciati su cauzione nel novembre 2019, Furono rilasciati su cauzione nel novembre 2019, ma erano tenuti a registrarsi presso la polizia ogni giorno e avevano restrizioni nei loro spostamenti quotidiani. Esperti legali e organizzazioni internazionali descrivono le accuse che condizionano le

loro vite come "gravemente ingiuste", "infondate" e una "farsa".

Per quasi cinque anni, i tre giovani hanno partecipato alle udienze del tribunale ogni mese. Nel complesso, le testimonianze confermano ciò che i 3 di El Hiblu hanno sempre sostenuto, ovvero la loro innocenza. Inoltre, la raccolta di prove, solo la fase iniziale del processo giudiziario, è stata dolorosamente lenta e piena di fallimenti, silenzi e cancellazioni. Nonostante avessero chiamato numerose persone a testimoniare, compresi membri dell'equipaggio e funzionari delle Forze Armate di Malta, l'accusa non aveva chiamato nessuna delle 100 persone che viaggiavano con i 3 di El Hiblu per due anni. Lo fecero solo nel marzo 2021 dopo che la difesa presentò una richiesta al tribunale ricordando all'accusa l'obbligo legale di imparzialità e il dovere di presentare tutte le prove a sua disposizione. Prevedibilmente, molti di questi testimoni chiave avevano già lasciato l'isola dopo due anni, poiché gli spostamenti secondari verso altri paesi europei sono comuni.

Anche quando a qualcuno venne infine data l'opportunità di testimoniare, si verificarono silenzi. Le richieste di alcuni di testimoniare in bambara, una lingua ampiamente parlata nell'Africa occidentale, furono respinte. I testimoni hanno anche messo in dubbio l'accuratezza della traduzione in tribunale, con la difesa che ha chiesto un nuovo traduttore. Tuttavia, coloro che hanno testimoniato hanno confermato il ruolo di Amara, Abdalla e Kader come traduttori, e non come capi di un gruppo.

Negli ultimi anni, si è sviluppata una vasta rete di solidarietà transnazionale tra organizzazioni locali, internazionali e intergovernative, convinte dell'innocenza dei 3 di El Hiblu e motivate dall'ingiustizia di formulare tali accuse contro tre adolescenti. Mentre la raccolta di prove si svolgeva, cresceva l'indignazione man mano che si scoprì che non erano state trovate armi a bordo e non era avvenuta violenza, e che la gente iniziava a conoscere i tre. Nonostante la loro giovane età, nonostante il processo avesse già rubato gran parte della loro giovinezza, hanno mostrato una forza e un coraggio incredibili di fronte all'ingiustizia. Hanno resistito all'imprigionamento, hanno rispettato rigide condizioni di cauzione, sono comparsi in tribunale ogni mese, costruendo al contempo le loro vite a Malta: studiando, lavorando, crescendo figli, facendo amicizia e costruendo una comunità.

Come è successo altrove, la rete di solidarietà che si è sviluppata per sostenere e stare accanto a Amara, Abdalla e Kader riflette una forma trasgressiva di solidarietà che sfida le narrazioni e le categorie statali dominanti, creando anche contro-narrazioni attraverso azioni dirette. Accanto a molte proteste, concerti e conferenze, la campagna per liberare i 3 di El Hiblu ha pubblicato un libro nel 2021 che riflette le voci diverse

di questa rete, con contributi centrali da parte di Abdalla, Amara e Kader. Il caso El Hiblu ci permette di esplorare i modi in cui atti trasgressivi - dalla migrazione autonoma alle pratiche di solidarietà che avvengono in mare e nel territorio europeo - si connettono e sfidano la nostra concezione di confini, stati-nazione e cittadinanza.

Questo caso evidenzia la persistente criminalizzazione delle persone in movimento in Europa oggi. L'UE e i suoi stati membri meridionali hanno cercato di trattenere le persone in Libia: hanno trasformato le milizie in "partner dell'UE", finanziato centri di detenzione e coordinato respingimenti, con totale disprezzo per gravi violazioni dei diritti umani compiute da questi attori. In nome della dissuasione, le persone in difficoltà in mare vengono abbandonate e coloro che svolgono attività di ricerca e soccorso vengono criminalizzati. Coloro che arrivano affrontano ulteriori punizioni. Tra gli altri paesi, Italia e Grecia hanno utilizzato la legge per mirare a coloro che vengono considerati "scafisti". Malta, allo stesso modo, ha militarizzato la legge contro i 3 di El Hiblu, usando loro come pedine politiche in uno spettacolo di dissuasione. L'uso della legge, da parte di stati democratici liberali, per minare i diritti umani pone

interrogativi sulla democrazia, lo stato di diritto e la giustizia.

Alcune settimane fa, nel novembre 2023, il Procuratore Generale ha emesso un capo d'imputazione accusando Abdalla, Amara e Kader di tutte le accuse originarie, nonostante le testimonianze ascoltate nel periodo intermedio che indicano la loro innocenza e nonostante le condanne del processo giudiziario da parte di studiosi del diritto, organizzazioni internazionali e attivisti. Secondo Amnesty International, il Procuratore Generale di Malta ha preso la "peggiore decisione possibile" quando ha emesso un capo d'imputazione che potrebbe portare a condanne all'ergastolo per i 3 di El Hiblu. Infatti, molti hanno acclamato i tre giovani come eroi la cui mediazione ha contribuito a prevenire un respingimento illegale in Libia. Con innumerevoli sostenitori, a Malta e oltre, continuiamo a stare al loro fianco nella loro lotta per la giustizia.

Questo testo è stato pubblicato per la prima volta sul blog di "Border Criminologies":

<https://blogs.law.ox.ac.uk/border-criminologies-blog/122>

3 imputati di El Hiblu. Foto: Joanna Demarco / Amnesty International



MOBILITAZIONI

IL NUOVO PATTO UE SULLA MIGRAZIONE LEGALIZZA GLI ABUSI ALLA FRONTIERA E CAUSERÀ PIÙ MORTI IN MARE



Comunicato congiunto – 20 Dicembre 2023

L'esito dei negoziati sul Nuovo Patto sulla Migrazione legittima lo status quo alle frontiere esterne dell'Unione Europea in cui violenza e respingimenti sono pratiche quotidiane.

In questi anni abbiamo assistito a politiche dell'Unione Europea che impedivano alle persone in pericolo in mare di raggiungere un luogo sicuro, ignorandole e facilitando il loro respingimento forzato in Libia e Tunisia, o ancora impedendo attivamente il loro arrivo in Grecia attraverso l'Egeo. Inoltre, hanno promosso crudeli sistemi di esternalizzazione e contenimento in Paesi terzi non sicuri, stipando persone in campi come Moria in Grecia, separando bambini dai loro genitori, picchiando persone fino a farle perdere i sensi lungo il confine croato, lasciando che morissero di freddo al confine polacco... Con l'accordo che è stato raggiunto, tutto ciò continuerà a succedere e sarà legittimato.

La situazione attuale sta portando ad un'allarmante criminalizzazione delle persone in fuga e di coloro che cercano di aiutarle. L'Unione Europea sta sostenendo le iniziative repressive perpetrate dai suoi Stati membri, rinunciando alla clausola che protegge l'intervento umanitario dalle accuse penali. Questo atteggiamento incoraggia una repressione sempre più intensa contro coloro che cercano di offrire assistenza e sostegno umanitario.

La tragica perdita di vite in mare è spesso strumentalizzata in modo ipocrita per promuovere una politica di chiusura dei confini. È deplorabile vedere come queste tragedie vengano sfruttate a fini propagandistici per giustificare una politica basata sulla paura e l'intolleranza invece che sulla solidarietà e l'accoglienza.

Oggi l'Unione Europea ha finalmente avuto la possibilità di onorare una promessa fatta dalla Commissione europea 10 anni fa, dopo la tragica morte di 368 persone in un naufragio al largo di Lampedusa. Il 2023 è stato uno degli anni più letali nel Mediterraneo centrale. Secondo l'OIM, oltre 2250 persone hanno perso la vita nel tentativo di attraversarlo, in assenza di alternative. È impossibile sapere quante altre siano scomparse.

Con l'accordo di oggi, l'UE ha perso l'ennesima opportunità. Esistevano alternative in grado di salvare vite umane. Era necessario creare rotte sicure e legali verso l'Europa, istituire una missione europea di ricerca e salvataggio e garantire una distribuzione equa delle persone tra gli Stati membri. Al contrario, le istituzioni europee hanno deciso di contrastare attivamente i diritti di coloro che cercano protezione, legalizzando le violazioni del diritto d'asilo da parte degli Stati membri.

Il Nuovo Patto limiterà l'accesso alla protezione in Europa introducendo procedure accelerate di asilo alle frontiere al fine di velocizzare i rimpatri. Verrà mantenuto il fallimentare sistema di Dublino e non sarà implementato un vero meccanismo di solidarietà per sostenere gli Stati membri alle frontiere esterne. Inoltre, non viene presentata un'unica soluzione per organizzare in modo sostenibile la migrazione secondaria all'interno dell'UE. Si continuerà invece nell'isolare i rifugiati e i richiedenti asilo dal resto della società, trattenendoli in campi remoti e impedendogli qualsiasi forma di integrazione e inclusione. Non sono previsti percorsi sicuri e legali per cercare protezione nell'UE. Al contrario, l'obiettivo sarà quello di identificare come "Paesi terzi sicuri" un sempre maggior numero di nazioni, anche se queste non garantiscono

Questa situazione costringerà sempre più persone a cercare di fuggire via mare, scegliendo rotte sempre più pericolose. Purtroppo, altre vite andranno perse ancora e ancora, e nessuna sarà salvata dalla decisione presa oggi.

L'Europa ha deciso di trarre insegnamento dai suoi esempi peggiori. Ciò a cui stiamo assistendo è un fallimento storico e un pericoloso cedimento ai partiti di destra europei.

Lista delle organizzazioni firmatarie:
<https://civilmrcc.eu/the-new-pact-on-migration-ends-the-individual-right-to-asylum-in-the-eu-and-will-cost-more-lives-at-sea/>

CALL TO BOLOGNA! - EVENTO PER IL LANCIO DELLA CAMPAGNA DI EVACUAZIONE DEI DIFENSORI DEI DIRITTI UMANI DALLA LIBIA!

BOLOGNA, 26 E 27 GENNAIO 2024

Refugees in Libya e l'alleanza che la sostiene invitano a una due giorni di eventi con conferenze stampa, workshop pratici e dibattiti politici.

Più di due anni fa, il 1° ottobre 2021, a Tripoli è iniziato un grande sit-in di protesta davanti alla sede dell'UNHCR. Da questa lotta è nato il movimento auto-organizzato Refugees in Libya (RiL), per chiedere il rispetto dei diritti delle persone rifugiate ed evacuazioni in Paesi sicuri. Per questo motivo, centinaia di attiviste rifugiate sono state arbitrariamente incarcerate nel centro di detenzione di Ain Zara come punizione per la loro lotta in difesa dei diritti umani. Dopo 18 mesi di torture e lavori forzati, 221 attiviste sono state rilasciate dalla prigione e ora si trovano a Tripoli costrette ad affrontare l'indigenza, la mancanza di cure mediche e il rischio costante di detenzioni arbitrarie e violenze fisiche. Alliance with Refugees in Libya (ARiL) è stata creata per amplificare le loro voci. Insieme, stiamo lanciando una campagna perché venga riconosciuto il loro ruolo di difensori dei diritti umani e per chiedere la loro immediata evacuazione in Paesi sicuri al fine di

garantire il loro benessere fisico e psicologico. La campagna si avvarrà di una rete translocale di città europee, alleata fondamentale per sostenere il lavoro delle difensori dei diritti umani.

Si inizierà venerdì 26 gennaio 2024 con una conferenza stampa, dalle 10.30 alle 11.30 (CET) presso il Comune di Bologna, dopodiché è in preparazione un programma articolato con workshop e dibattiti politici, con una mostra e proiezioni cinematografiche. L'elenco delle relatore e delle partecipanti comprenderà - oltre alle testimonianze cruciali di Refugees in Libya - figure istituzionali del Comune, della Chiesa cattolica e dell'Università, ma anche avvocate e giornaliste d'inchiesta, nonché membri di movimenti sociali provenienti da diverse città europee e di organizzazioni per il soccorso in mare. Il programma dettagliato sarà pubblicato all'inizio di gennaio 2024.

Contact: refugeesinlibya@gmail.com

Website: <https://www.refugeesinlibya.org/>

ABROGAZIONE DELLA LEGGE "ANTI-MIGRAZIONE" 2015-036 IN NIGER!

Il 25 novembre 2023, il generale Abdourahamane Tiani, presidente del "Conseil National pour la Sauvegarde de la Patrie (CNSP), l'organo che guida il governo in Niger dal colpo di Stato del 26 luglio 2023, ha firmato un'ordinanza che abroga la legge 2015-036 sul "traffico di migranti". Tutte le sentenze emesse dopo l'applicazione di questa legge sono state

annullate con effetto retroattivo e tutte le persone imprigionate sulla base di questa legge sono state rilasciate, secondo fonti locali del Niger. Alarme Phone Sahara (APS) e altre organizzazioni della società civile nigerina accolgono con favore l'abolizione di questa legge che criminalizzava la migrazione!

Foto: Il team APS che opera Sahara



Dichiarazione di APS::

<https://alarmephonesahara.info/en/blog/posts/repeal-of-the-anti-migration-law-2015-036-in-niger>

APPELLO PER UNA COMMEMORATION DIFFUSA

6 febbraio 2024 - Decimo anniversario

Giornata globale di lotta contro il regime mortale delle frontiere e per chiedere verità, giustizia e risarcimento per le vittime della migrazione e le loro famiglie.

Il 6 febbraio 2014 più di 200 persone sono partite dalla costa marocchina, cercando di raggiungere a nuoto la spiaggia di Tarajal, nell'enclave spagnola di Ceuta. La Guardia Civil ha dispiegato mezzi anti-sommossa per impedire loro di arrivare in "terra spagnola", e i militari marocchini presenti non hanno soccorso le persone che stavano annegando davanti ai loro occhi. Quindici corpi furono trovati dal lato spagnolo, decine di altri scomparvero, le sopravvissute furono respinte e alcune morirono sul territorio marocchino.

Sono passati dieci anni dal massacro di Tarajal. Dieci anni durante i quali il numero di morti e dispersi ha continuato ad aumentare, nel Mediterraneo e sulla rotta delle Canarie, lungo i confini interni dell'UE, nella Manica, alle frontiere orientali, lungo la Rotta Balcanica, nel deserto del Sahara e lungo qualsiasi altra rotta migratoria. Nel 2023, il regime di frontiera è stato cinico e senza scrupoli come sempre; ad esempio durante il naufragio al largo di Cutro, quando la notte del 25 febbraio, 94 persone sono morte e almeno altre 11 sono scomparse a pochi metri dalla costa italiana, sotto lo sguardo immobile di Frontex e delle autorità italiane. E ancora il 14 giugno, quando più di 600 persone sono scomparse per sempre al largo di Pylos, in Grecia, o il 23 aprile 2022, quando un barcone con 90 persone a bordo è affondato al largo delle coste libanesi.

"LA LORO VITA, LA NOSTRA LUCE. IL LORO DESTINO, LA NOSTRA RABBIA. APRITE LE FRONTIERE!"

Dieci anni in cui le associazioni, le famiglie e coloro che si battono per il diritto alla libertà di movimento per tutte hanno continuato a chiedere verità e giustizia per le vittime. Hanno evidenziato le responsabilità dirette e indirette del regime di frontiera e lavorano instancabilmente per sostenere le famiglie e le loro care nel loro doloroso percorso di ricerca delle persone disperse e di identificazione delle vittime.

In occasione del decimo anniversario del massacro di Tarajal, riprendiamo qui l'appello lanciato lo scorso anno, con la speranza che un numero sempre maggiore di organizzazioni, associazioni, famiglie e attiviste si unisca alla rete diffusa di CommemorAction che si svolgono ogni anno il 6 febbraio.

Ci auguriamo che questa mobilitazione transnazionale diventi sempre più diffusa, cioè sempre più visibile all'opinione pubblica e che riunisca sempre più persone. Chiediamo a tutte le organizzazioni sociali e politiche, ai gruppi laici e religiosi, ai collettivi di familiari delle vittime della migrazione e alla cittadina di tutto il mondo di organizzare azioni di protesta e di sensibilizzazione su questo tema il 6 febbraio 2024.

Tutti gli eventi che avranno una sede potranno essere pubblicati sul gruppo e sulla [pagina Facebook "Commemor-Action"](#), oltre che su [commemorAction.net](#).



SUPPORTA CMRCC!



Con oltre 22.700 persone migranti dispersi dal 2014, il Mediterraneo centrale è tra le frontiere più letali del mondo. Le morti in quest'area non sono accidentali. Sono il risultato di politiche, azioni e omissioni sostenute e portate avanti dall'Unione Europea e dagli Stati membri. L'obiettivo della "esternalizzazione delle frontiere" è chiaro: nessuna deve attraversare il Mediterraneo. A tal fine, l'UE e i suoi Stati membri cooperano ed esternalizzano i loro obblighi a Paesi terzi, nonostante questi non siano sicuri. In questo contesto, il Civil MRCC, una rete di solidarietà in crescita che riunisce diversi

attori con esperienza SAR nel Mediterraneo, mira a garantire il soccorso delle persone in pericolo in mare e il loro sbarco in un luogo sicuro, in conformità con le norme del diritto internazionale. Considerando la necessità di colmare il vuoto colpevole lasciato dalle autorità del Mediterraneo centrale, il Civil MRCC:

- Agisce per responsabilizzare gli Stati costieri in merito al loro dovere di coordinare le attività di ricerca e soccorso nel rispetto dei diritti umani e di sostenere i comandanti delle navi impegnate in operazioni di soccorso in mare,,

APPELLO PER LE DONAZIONI

In un contesto di brutalità del regime di frontiera nel Mediterraneo e di criminalizzazione della solidarietà, il ruolo del Civil MRCC è fondamentale per rafforzare ulteriormente il coordinamento operativo tra gli attori civili nel soccorso in mare, e nel continuare il lavoro di documentazione, denuncia e advocacy congiunta.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER

Nel gennaio 2024, il Civil MRCC lancia la sua newsletter! Pubblicata ogni due mesi in concomitanza con l'uscita di Echoes, la newsletter raccoglie i vari "pezzi" dell'edizione, mettendo in evidenza gli ultimi sviluppi politici e la mobilitazione nel contesto del Mediterraneo centrale.

- Facilita e migliora la cooperazione e la comunicazione efficace tra i diversi attori non statali impegnati nelle operazioni di ricerca e soccorso (SAR)
- Raccoglie dati e informazioni sui casi di emergenza nell'area del Mediterraneo centrale, al fine di sensibilizzare l'opinione pubblica e sostenere gli sforzi di advocacy e di ricerca.

Il Civil MRCC sta inoltre coordinando la pubblicazione di Echoes, una rivista di approfondimento di 20-30 pagine, pubblicata ogni due mesi, destinata agli attori solidali in mare e a chiunque sia interessato alle lotte contro i confini.

Echoes riflette su aspetti significativi del SAR nel Mediterraneo centrale, argomenti di attualità, analisi e le lotte auto-organizzate di rifugiati e migranti.

L'idea è anche quella di far circolare le conoscenze esistenti tra gli attori SAR, ma anche di far emergere nuovi temi. Echoes è un progetto cooperativo. Se desiderate partecipare alla stesura o alla traduzione di articoli, non esitate a contattarci!

Per mantenere viva la solidarietà in mare, l'MRCC civile ha bisogno del vostro sostegno!

Per fare una donazione:

<https://civilmrcc.eu/supporting-us/>



Per iscriversi alla newsletter del MRCC civile:

<https://civilmrcc.eu/newsletter/>

Non esitate a condividerla!



CONTATTI

Website - <https://civilmrcc.eu/>
Email - political-moderator@civilmrcc.eu
Echoes - civilmrcc.eu/echoes-from-the-central-mediterranean/

TEAM EDITORIALE

Sophie-Anne Bisiaux
Hagen Kopp
Ileana Maria