

أصداء

من وسط البحر الأبيض المتوسط

إحياء ذكرى في وجدة 6 فيفري 2022، هاتف الإنذار



التنسيق والتوثيق
منصة من أجل
الأشخاص المنكوبين
في وسط البحر
الأبيض المتوسط

أخبار
البحث
والإنقاذ

عدد 2

سبتمبر
2022

مفقودون على حدود الاتحاد الأوروبي

نشاط تخليد ذكرى - مزيج صوتي من الحداد والغضب رفعه الأقارب والناجون والمؤيدون كصرخة ضد القتل العنصري المستمر على الحدود. بالإشارة إلى الأيام العابرة للحدود الوطنية لنشاط تخليد الذكرى في بداية سبتمبر في جرجيس - تونس، نخصص هذا العدد الثاني من أصداء للأشخاص المفقودين والغرقى في البحر.

في المقابل، يجب التأكيد منذ البداية على الموت في البحر (مثل الموت المستمر والمعاناة على الحدود بشكل عام) ليس أمراً طبيعياً لا مفر منه ولكنه نتيجة لنظام التأشيرات والحدود في الاتحاد الأوروبي الذي تم بناؤه على مدى العقود الماضية. يمكن لهذا الأمر أن يتغير! تظهر الحرب الأوكرانية أنه عندما توجد إرادة سياسية للترحيب باللاجئين، توجد أيضاً وسائل لذلك. أصبحت الحدود المفتوحة والممر الآمن ممكناً عبر القطارات والعبّارات والرحلات الجوية - ما هي إذن أفضل طريقة لوقف الموت فوراً على الحدود؟ نحن ، بصفتنا المركز المدني لتنسيق الإنقاذ البحري (CMRCC)، ندافع عن منطقة متوسطة مفتوحة، كخطوة ضرورية وحاسمة نحو عالم أكثر عدلاً. مرة أخرى، يظهر الشهران الماضيان أنه على الرغم من القيود المتزايدة المفروضة على حرية التنقل، يستمر الناس في التحرك بشكل مستقل وبدعم من الجهات الفاعلة في المجتمع المدني.

منذ 1 جانفي حتى 31 أوت 2022:

- أكثر من 40794 شخص وصلوا إلى إيطاليا من بينهم عدد مهم ممن وصلوا بطريقة مستقلة
- 8435 شخص تم إنقاذهم عبر الاسطول المدني من 137 قارب منكوب (أرقام المركز المدني لتنسيق الإنقاذ البحري)
- 11612 شخص تم دفعهم للعودة إلى ليبيا و 918 أشخاص ماتوا أو احتسبوا في عدّاد المفقودين (أرقام المنظمة العالمية للهجرة)

ص - 11. تعليق

"من يخاف من البعبع؟": أفكار تشاركها أينا كروبوك (رصد البحر - العبرة (See Watch) حول تحويل الركاب من القوارب

ص - 13. تحليل

من "مكان الأمان" إلى "ميناء الوصول": إشارة مقلقة من السلطات الإيطالية

ص - 15. حوارات

أصوات من تونس: عواقب نظام الحدود القاتل في الاتحاد الأوروبي على الأقارب والصيادين والسكان المحليين

ص - 18. تضخيم

الأصوات

صراعات لا تنتهي على الحدود: البحث عن المفقودين ورعاية الموتى

ص - 21. تجريم

منصة تضامن لدعم المتهمين بقيادة القوارب إلى أوروبا

مفقودون على حدود الاتحاد الأوروبي

إحصاء الموتى والمفقودين

في السنوات الأخيرة، تم إطلاق مبادرات مختلفة في محاولة لإحصاء العديد من الموتى والمفقودين على حدود الاتحاد الأوروبي. كانت منظمة "متحدون" من بين أول من حاول الإحصاء والعثور على أسماء المتوفين أو المختفين حيثما أمكن. يتم جمع الأرقام من أجل قياس مدى تحول البحر الأبيض المتوسط إلى مقبرة جماعية في السنوات الأخيرة. يتم تسمية حالات الاختفاء هذه حتى لا يجعلنا تراكم الأرقام ننسى أنه وراء كل رقم يوجد إنسان وقصة فردية و حياة محطمة وعائلة حزينة.

بينما تم ترك هذا الإحصاء لفترة طويلة بيد المجتمع المدني، حيث كانت الدول غير مهتمة بالكشف عن العواقب المميتة لسياساتها، أنشأت المنظمة الدولية للهجرة (IOM)، سنة 2014، قاعدة بيانات محددة تسمى "مشروع المهاجرين المفقودين" وقدمت أرقامًا و معلومات عن الأشخاص الذين ماتوا أو فُقدوا في رحلات الهجرة حول العالم. بحلول أوت 2022، أحصت المنظمة الدولية للهجرة أكثر من 24500 حالة وفاة في البحر الأبيض المتوسط منذ عام 2014 بما في ذلك ما يقارب 17000 حالة وفاة واختفاء في وسط البحر الأبيض المتوسط وحده. بالنسبة للمنظمة الدولية للهجرة، فإن هذه الأرقام تجعل من وسط البحر الأبيض المتوسط حاليًا الطريق الأكثر فتكًا للأشخاص المتنقلين (على الرغم من وجوب ملاحظة أن التقديرات الأخيرة من منظمات المجتمع المدني فيما يتعلق بالعبور إلى جزر الكناري تشكك في هذا التقييم). ومع ذلك، حتى هذه الأرقام لا تصف الحقيقة الرهيبة في المنطقة لأنها لا تشمل على سبيل المثال حطام السفن التي لم يتم حسابها أو تلك التي تعتقد المنظمة الدولية للهجرة بعدم وجود أدلة كافية عليها.

توظيف ساخر

حتى لو كان إحصاء عدد القتلى أو المفقودين ضروريًا لإبراز وإدانة الطبيعة الكارثية لسياسات الهجرة في البحر الأبيض المتوسط، فإن النوايا الكامنة وراء إنتاج مثل هذه الأرقام ليست جيدة دائمًا. في الواقع ولعدة سنوات الآن، تم استخدام أعداد القتلى والمفقودين بشكل ساخر لخدمة ضوابط النقل المتزايدة، كما يتضح ذلك من الخطاب الذي يستخدمه الاتحاد الأوروبي. "الهجرة على طول طريق وسط البحر الأبيض المتوسط. إدارة تدفقات الهجرة وإنقاذ الأرواح": هذا هو عنوان الموجز الذي من خلاله قامت المفوضية الأوروبية بإضفاء الطابع الرسمي للاستعانة بمصادر خارجية لمراقبة الهجرة لما يسمى بخفر السواحل الليبي في يناير 2017. للرد على "المأسي" التي أودت بحياة أكثر من 4500 شخص في البحر الأبيض المتوسط سنة 2016، اقترحت اللجنة إنشاء مركز تنسيق الإنقاذ البحري في طرابلس.

بقية القصة معلومة جيدًا - زيادة كبيرة في اعتراضات الميليشيات الليبية وعودة قسرية لأكثر من 100000 شخص إلى الوضع الذي كانوا يحاولون يأسين الهروب منه واستمرار إنشاء الطرق الخطرة والمميتة بشكل متزايد بسبب عدم وجود إمكانيات ممر آمن. كم من مرة سمع الخط الساخن لهاتف الإنذار من الناس المنكوبين أن العودة إلى ليبيا كانت أسوأ من الموت؟ كم عدد الذين لقوا حتفهم بسبب الرصاص الذي أطلق عليهم من قبل ما يسمى بخفر السواحل الليبي؟ كم عدد الذين اختفوا بعد احتجازهم في مراكز الاعتقال بعد اعتراضهم من قبل نفس الميليشيات في البحر؟

لا توجد "مأساة" في البحر المتوسط

ما يحدث في البحر الأبيض المتوسط ليس بمأساة. لقد كان الوقت لعكس الروايات التطبيعية وغير المسيسة التي تجعل البحر مكانًا يسعى فيه البشر إلى النجاة من قوى الطبيعة التي لا ترحم. لا يختفي المرء اليوم في البحر الأبيض المتوسط كإنسان. بل يختفي كشخص أسود، كشخص مُعنصر، كشخص مُعتبر شخصًا آخر غير مرغوب فيه، محرومًا من حقه الأساسي في حرية التنقل. ليس البحر الأبيض المتوسط مجرد حدود طبيعية معادية فقط، بل هو مساحة حولتها سياسات كل من الولايات الشمالية والجنوبية إلى مكان للفرز حيث تكون حياة البعض مهمة بينما تبدو حياة الآخرين عديمة القيمة عندما لا تكون كذلك فيتم استغلالها لأغراض عدمية.

إذا كان البحر فضاءً سياسياً، فذلك أيضاً لأنه فضاء تجري فيه أشكال المقاومة والنضال من أجل حرية التنقل. يتضح هذا من خلال الجهود التي تبذلها الجهات الفاعلة المدنية العاملة في البحر الأبيض المتوسط من أجل ضمان المرور الآمن ولكن قبل كل شيء من خلال استمرار محاولات الأشخاص المتنقلين لمغادرة الأماكن التي أجبروا على الفرار منها أو الوصول إلى الأماكن التي اختاروا أن يعيشوا فيها على الرغم من المخاطر. التكلفة هنا هي آلاف الأرواح التي يرغب الاتحاد الأوروبي في التضحية بها على مذبح سياسات الهجرة الخاصة به.

سكوت السلطات

إن الصمت الذي يواجهه أولئك الذين فقدوا أحبائهم في البحر يزيد من عنف هذا النظام الحدودي. على جانبي البحر الأبيض المتوسط، تميل السلطات إلى عدم تقديم أي استجابة أو دعم للعائلات الثكلى أو أولئك الذين يبحثون عن أحبائهم المفقودين. لا تزال خدمة إعادة الروابط العائلية التابعة للجنة الدولية للصليب الأحمر ولجنة الصليب الأحمر المحلية غير مستجيبة في الغالب رغم أنها المسؤولة عن تلبية هذه الطلبات. إجراءات التعرف على الجثث التي يتم العثور عليها طويلة جدًا وغالبًا ما يتعذر الوصول إليها. في حالة عدم العثور على جثة، وهو ما يحدث عمومًا (حوالي 9

مرات من أصل 10)، لا تقدم اللجنة الدولية أي مساعدة ويترك الأقارب بمفردهم تمامًا في بحثهم.

نتيجة لذلك، يعيش الكثير من الناس لسنوات في حالة من عدم اليقين دون معرفة ما إذا كان أحبائهم على قيد الحياة. بالإضافة إلى الضائقة النفسية التي تسببها حالة عدم اليقين هذه بجعل الحداد مستحيلًا، يمكن أن يكون لهذا الوضع أيضًا عواقب اقتصادية كبيرة. في حين أن حالة "المختفي" لا تزال قليلة الاعتراف بها من قبل الدول (لا توجد "شهادات اختفاء")، لا يمكن لبعض الأشخاص الحصول على المساعدة التي يحق لهم الحصول عليها إذا تم إثبات وفاة الشخص، مما يؤدي إلى عدم القدرة على الزواج ثانية أو الحصول على الميراث أو غيرها. وبالتالي فإن اختفاء شخص عزيز على الحدود هو عقاب مزدوج للعائلات.

تحرك المجتمع المدني

في مواجهة التخلي الذي تتوخاه السلطات والمنظمات الكبيرة، تحرك المجتمع المدني والنشطاء تدريجياً لمرافقة الأشخاص بحثاً عن أحبائهم المفقودين. مع قلة الوسائل المتاحة لها، تساعد الجمعيات العائلات في العثور على إجابات وإعادة جثث أحبائهم إلى بلدانهم أو تلبية احتياجاتهم في حالة عدم وجود الأشخاص المفقودين. في المغرب وتونس، تتنظم عائلات المفقودين ذاتياً من أجل البحث عن إجابات من السلطات ودعم بعضها البعض. بينما يجمع الصيادون الجثث التي لا تهتم السلطات بالبحث عنها إذ ينظم السكان المحليون أنفسهم لتقديم غرقى السفينة دفناً أكثر كرامة من مقبرة جماعية.

من جانبها، تواجه المنظمات غير الحكومية العاملة في مجال الإنقاذ البحري قضية الوفيات والاختفاء بشكل متزايد. من المألوف، أثناء عمليات الإنقاذ، أن يضطروا للتعامل مع جثث أولئك الذين تم إنقاذهم بعد فوات الأوان. وفي مواجهة الطلبات المستمرة من العائلات التي تبحث عن الأقارب المفقودين، لا يمتلك الأسطول المدني أيضاً الوسائل اللازمة للاستجابة بشكل مناسب بسبب نقص الوقت أو المهارات أو المعرفة.

تعمل الجهات الفاعلة مثل هاتف الإنذار على تعبئة الموارد لمرافقة العائلات والتعاون مع جمعيات المجتمع المدني في بلدان المغادرة والوجهة. لكن المهمة لا تزال هائلة.

كمنصة للتنسيق والتوثيق، يهدف المركز المدني لتنسيق الإنقاذ البحري (MRCC) إلى تعزيز تعاون الجهات المتضامنة في البحر لتحسين المعلومات ودعم أقارب الأشخاص المفقودين.

*Porta d'Europa, Lampedusa,
August 2022*



من المُعزّين الذين لن يستسلموا في كفاحهم ضد العنف الذي قتل أو أذى الأشخاص أثناء التنقل.

سيتم تنظيم نشاط إحياء الذكرى الأكبر التالي في جرجيس، تونس في الفترة من 3 إلى 6 سبتمبر 2022 بتنظيم عائلات المختفين وأنصارهم.



Cemetery in Lampedusa

الأقارب كفاعلين معادين للاستعمار الجديد؟

مازال عشرات الآلاف من ضحايا النظام الحدودي - أي مئات الآلاف أو حتى الملايين من الأقارب والأصدقاء والآباء والأطفال في جنوب العالم - يفتقدون أو يبحثون عن أحبائهم. وبالطبع، فإن طريقة التعامل مع هذا الحداد وأشكاله مختلفة تمامًا. من المحتمل أن يحاول غالبية المتضررين التعامل مع "مأسيتهم" داخل دوائرهم المحلية.

تظهر العائلات التي تشارك وتنظم على المستوى العابر للحدود نشاط إحياء الذكرى على أنها الجزء السياسي المرئي من جبل الجليد الاجتماعي. يمكن لهذا يصبح شرارة قوة جماعية أعظم في المستقبل؟ أو ممثل ناشئ جديد مناهض للاستعمار الجديد؟ بتوجيه أصابع الاتهام، اليوم، إلى مظالم الحدود القاتلة، فإن الأقارب يمثلون قوة عظيمة من جنوب الكرة الأرضية، نظرًا لأننا نفهم الحرب ضد الحدود على أنها نضال من أجل المساواة في الحقوق الاجتماعية، يجب أن ندرك وندعم عائلات أنشطة إحياء الذكرى باعتبارها جهة فاعلة مستقبلية حاسمة نحو العدالة العالمية.

على المدى الطويل، يتمثل الهدف في دفع الدول والمنظمات الدولية إلى تحمل مسؤولياتها سواء من خلال وقف تنفيذ الأنظمة الحدودية الفتاكة أو من خلال تزويد العائلات بالدعم الذي تحتاجه.

إظهار المخفي

غالبًا ما يتمثل عمل المجتمع المدني، بالتعاون مع العائلات، في إظهار المخفي من الأمور - مثل حطام السفن غير المرئية أو غير المعروفة أو التي تتستر عليها السلطات أحيانًا. يسعى المجتمع المدني إلى إعادة بناء حطام هذه السفن بالاستعانة بالمعلومات التي تم جمعها من الناجين أو الصيادين وشهادات الأشخاص الذين يبحثون عن أحبائهم المفقودين وصور الأقمار الصناعية وآثار السفن والاتصالات اللاسلكية التي تم اعتراضها.

وبفضل هذا العمل، فإن الأمر أيضًا لا يتعلق فقط بمحاربة نظام الإخفاء، بل يتعلق أيضًا بتويخ السلطات المسؤولة عن حالات الاختفاء القسري للمطالبة - وإن كان عبثًا في كثير من الأحيان - بتحقيق العدالة. يتضح هذا، على سبيل المثال، في حالة "القارب المتروك للموت" - الذي يسعى إلى تسليط الضوء على مسؤولية العديد من الدول الأوروبية عندما تم العثور على قارب يحمل 72 شخصًا فروا من ليبيا في مارس 2011 مع 9 ناجين فقط بعد أن انجرفوا لمدة 14 يومًا. أظهر التحقيق الذي أجراه الطب الشرعي البحري أنه خلال انجراف القارب، حلق فوقه العديد من الطائرات العسكرية بل وتقاطع مع مسارات سفن الناتو في عدة مناسبات دون أي عملية إنقاذ.

إحياء الذكرى: بين الحزن والغضب

واجه النشطاء والجهات الفاعلة في المجتمع المدني الذين يتضامنون مع الأشخاص المتنقلين لفترة طويلة مقتل واختفاء أشخاص على الحدود الخارجية لأوروبا. ومن خلال ذلك، طوروا ليس فقط شبكات تضامن في محاولة للتصدي للعنف المميت ولكن أيضًا طرقًا لإحياء ذكرى من قُتلوا أو اختفوا أو وقعوا ضحايا للاختفاء القسري.

يستخدم مصطلح "نشاط إحياء الذكرى" لوصف التجمعات التي يرتبط الحداد فيها بالاحتجاج. يشير نداء 2020 من أجل يوم عالمي لنشاط إحياء الذكرى (<https://missingattheborders.org>) إلى:

"أنا نقدم بمصطلح 'نشاط إحياء الذكرى' وعدًا: لن ننسى أولئك الذين فقدوا حياتهم أو فقدوا وسنقاتل ضد أنظمة الحدود القاتلة. سنوفر مساحة للذكرى وسنقوم جماعيا ببناء شيء من حزننا. لن نكون وحدنا ولن نستسلم. سنواصل الكفاح من أجل حرية التنقل والكرامة الإنسانية للجميع في حياتنا اليومية".

أصبحت أنشطة إحياء الذكرى، سواء الأصغر منها أو الأكبر، منذ عدة سنوات، أحداثًا منتظمة عبر الحدود وعززت مجتمعًا

COMMEMORATION

لن ننسى أولئك الذين
فقدوا حياتهم أو فُقدوا
وسنقاتل ضد أنظمة الحدود
القاتلة. سنوفر مساحة
للذكرى وسنقوم جماعيا
ببناء شيء من حزننا. لن
نكون وحدنا ولن نستسلم
سنواصل الكفاح من أجل
حرية التنقل والكرامة
الإنسانية للجميع في حياتنا
اليومية

إن ذلك يُحدثُ فرقاً!

يوميات تنسيق الإنقاذ من قبل الفاعلين المدنيين في وسط البحر المتوسط

يقدم الجزء التالي نظرة عامة على مستوى تنسيق الفاعلين المدنيين للإنقاذ وتأثيرهم في وسط البحر الأبيض المتوسط، باستخدام تقارير موجزة ومقتطفات من تويتر.

جويلية 2022

علم هاتف الإنذار بوفاة 66 شخصاً على هذا الطريق بينما فقد 86 شخصاً. ومع ذلك، نعتقد أن هذه الأرقام أعلى من ذلك بكثير حيث تتحطم العديد من السفن بدون شهود

بالنسبة لشهر جويلية، أحصى المركز المدني لتنسيق الإنقاذ البحري ما لا يقل عن 209 قارباً مغادراً من ليبيا. وصل 72 من هؤلاء بشكل مستقل أو بدعم من خط هاتف الإنذار الساخن، بينما تم إنقاذ 32 قارباً من قبل الأسطول المدني. بالنسبة للطريق من تونس نحو لامبيدوزا، أحصى هاتف الإنذار 223 قارباً وصل إلى الجزيرة.

تحدد **Seabird 1** (رصد البحر - **Sea Watch**) موقع قارب خشبي يحمل 14 شخصاً في محنة وتنبه السفن القريبة. كانت السفينة الشراعية "إمارا **Imara**" (الإبحار والإنقاذ **R42**) الأولى في المشهد والقادرة على دعم الناس حتى وصول السفينة **Ocean Viking** (عن **SOS Méditerranée** كي تأخذ الأشخاص على متنها (1)).

1 جويلية

اتصل 68 شخصاً في محنة بهاتف الإنذار وانتهى بهم الأمر لاحقاً في منصة النفط البحرية "مسكار". إن **Ocean Viking** على استعداد لمساعدة المجموعة، لكن سلطات الدولة التي تم تبييها تتجاهل هذا العرض وتنظم بدلاً من ذلك رد فعل غير قانوني على تونس (راجع فقرة "منظار").

2 جويلية

بعد إشعار من هاتف الإنذار، أنقذت السفينة **Ocean Viking** عدد 63 شخصاً من قارب خشبي.

3 جويلية

تنقذ **Ocean Viking** عدد 15 شخصاً آخرين من قارب مطاطي كان قد اتصل سابقاً بهاتف الإنذار.

4 جويلية

بعد أن تم تبييها من قبل هاتف الإنذار، أنقذت السفينة **Geo Barents** التابعة لمنظمة أطباء بلا حدود 41 شخصاً في محنة من زورقين من الألياف الزجاجية. خلال الفترة المتبقية من اليوم، يكتشف الطاقم 4 قوارب إضافية ويستقبل إجمالي 315 ضيفاً على متنها (2).

7 جويلية

تنقذ السفينة **Rise Above** عن **Mission Lifeline** عدد 63 شخصاً من قارب خشبي.

19 جويلية

تحدد "رصد البحر 3" مكان 101 شخصاً وتنقذهم من قارب خشبي. في نفس اليوم، تم تنبيه هاتف الإنذار من قبل الأشخاص الذين كانوا على متن ثلاثة قوارب مطاطية التي تحمل على متنها أكثر من 300 شخص. تم إنقاذ القوارب الثلاثة بواسطة "رصد البحر 3" (3).

23 جويلية

قبالة السواحل الليبية، تنقذ سفينة **Ocean Viking** ثلاثة قوارب مطاطية تحمل ما مجموعه 258 شخصاً. كان اثنان من القوارب قد تواصلوا سابقاً مع هاتف الإنذار.

24 جويلية

بعد أن أرسل هاتف الإنذار مكالمة استغاثة من عند 16 شخصاً، تمكنت السفينة الشراعية "إمارا **Imara**" (الإبحار والإنقاذ **42R**) من تحديد موقع القارب ومساعدته لوضع ساعات حتى وصول "رصد البحر 3" المجهزة بشكل أفضل كي تأخذ الأشخاص على متنها (4).

24 جويلية

تنقذ السفينة **Geo Barents** عدد 52 شخصاً من قارب خشبي و 13 شخصاً من قارب صغير مصنوع من الألياف الزجاجية. كانت كلتا المجموعتين قد اتصلتا سابقاً بهاتف الإنذار. تحدد **Ocean Viking** موقع 39 شخصاً في محنة وتنقذهم، وبعد ذلك تغير مسارها نحو 80 شخصاً آخر على متن قارب مطاطي سبق لهم تنبيه هاتف الإنذار.

25 جويلية

ينقذ **Geo Barents** ما مجموعه 158 شخصاً من 4 قوارب مختلفة في محنة. تم رصد أحد هذه القوارب من الجسر بينما اتصل الثلاثة الآخرون أولاً بهاتف الإنذار الذي أرسل بدوره التنبيهات.

26 جويلية

تواصل **Geo Barents** عمليات إنقاذ ثلاثة قوارب أخرى يحمل أحدها 232 شخصاً. كان أحد القوارب قد اتصل سابقاً بهاتف الإنذار طلباً للمساعدة.

27 جويلية

يتلقى هاتف الإنذار مكالمتي استغاثة من أشخاص في البحر. بمساعدة طائرة **Seabird 1**، التي تساعد في تحديد موقعها، تم إنقاذ أحد القوارب المصنوعة من الألياف الزجاجية التي تحمل 40 شخصاً بواسطة **Geo Barents**. بعد ذلك، حدد **Geo Barents** عدد 23 شخصاً آخرين اتصلوا بهاتف الإنذار للحصول على المساعدة.

28 جويلية

سمعت السفينة الشراعية **Nadir** (عن **RESQSHIP**) سفينة صيد عبر الراديو تطلب المساعدة لـ 88 شخصاً على متن قارب خشبي عائم بالقرب من لامبيدوزا. بمجرد وصولها إلى المكان، دعمت **Nadir** الناس طوال اليوم حتى تصل السفينة الأكبر **Sea-Eye 4** وتأخذ الأشخاص على متنها (5) (راجع فقرة "منظار").

31 جويلية



r42_sailandrescue
@r42sailrescue

In collaboration with [#seabird](#) and [#OceanViking](#) this night our crew could rescue 14 people from a small wooden boat in distress!

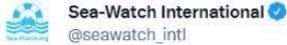
1



MSF Sea
@MSF_Sea

All these rescues took place in the Maltese SAR zone. We are appalled by the fact that [@Armed_Forces_MT](#), the primary responsible for rescues in this zone, were informed but remained silent and inactive, neglecting their legal obligation to provide or coordinate assistance.

2



Sea-Watch International
@seawatch_intl

UPDATE: Over 100 people taken on board [#SeaWatch3](#) in 4. rescue. [@alarm_phone](#) informed us about the people in distress. Among them a heavily pregnant woman & a patient with severe burns. Our medics are doing their best, but further treatment on land might be needed soon.

10:26 PM · Jul 23, 2022 · TweetDeck

3



Alarm Phone
@alarm_phone

This is what solidarity at sea looks like!

16 people alerted Alarm Phone when in distress at sea. [#IMARA](#) of [@r42sailrescue](#) found and stabilised the boat. [#SeaWatch3](#) arrived and carried out a successful rescue operation. ❤️ [#civilfleet](#)

4



sea-eye
@seaeyeorg

In Dunkelheit evakuierte die Einsatzcrew die 88 Menschen und brachte sie an Bord der SEA-EYE 4 in Sicherheit. Dort kümmert sich seitdem die Crew um die Menschen und Einsatzarzt Alexander Lupke von [@germandoctors](#) leistet mit seinem Team die notwendige medizinische Versorgung.

5

بالنسبة لشهر أوت، أحصى المركز المدني لتنسيق البحث والإنقاذ ما لا يقل عن 93 قارباً مغادراً من ليبيا. وصل 55 من هؤلاء بشكل مستقل أو بدعم من الخط الساخن ل هاتف الإنذار وقد تم إنقاذ 20 قارباً من قبل الأسطول المدني. علم هاتف الإنذار عن وفاة 14 شخصاً بمنطقة وسط البحر الأبيض المتوسط، بينما فقد 60 شخصاً. ومع ذلك، نعتقد أن هذه الأرقام أعلى من ذلك بكثير ، حيث تميل العديد من حطام السفن إلى الحدوث بدون شهود.

- 6 أوت تساعد السفينة **Astral** (عن **Proactiva Open Arms**) زورقين في طريقهما إلى لامبيدوزا. تم العثور على أحد هذه القوارب بدعم جوي من **Seabird 1**.
- 8 أوت بعد تنبيه من هاتف الإنذار، تمكّن **Seabird 1** من العثور على قارب يحمل 7 أشخاص. تستطيع **Astral** بعد ذلك مقابلة ودعم مجموعة الأشخاص المنكوبين حتى يصل خفر السواحل الإيطالي أخيراً وينقذهم.
- 11 أوت بعد أن اتصل 47 شخصاً في محنة بهاتف الإنذار، تمكنت الطائرة **Colibri 2** (عن "الطيّارين المتطوّعين") من العثور على قارب في محنة باتجاه لامبيدوزا. عند وصول **Astral** انقلب القارب الخشبي وتم إنقاذ الجميع باستثناء طفل. أخذ حرس السواحل الإيطالي الناجين في وقت لاحق (6) (راجع فقرة "منظار").
- 17 أوت بعد أن ظل هاتف الإنذار على اتصال بـ 101 شخصاً في محنة طوال الليل، قامت السفينة الجديدة **Open Arms Uno** (عن **Proactiva Open Arms**) من إجراء أول عملية إنقاذ لها في الصباح بالقرب من لامبيدوزا.
- 21 أوت تلقت **Geo Barents** تنبيهاً نادراً جداً من مركز تنسيق الإنقاذ البحري الإيطالي حول قارب في محنة على بعد 70 إلى 80 ميلاً بحرياً جنوب غرب صقلية. ينقذ **Geo Barents** عدد 90 شخصاً في منطقة البحث والإنقاذ المشتركة بين مالطا وإيطاليا. (7)
- 25 أوت عثرت سفينة **Ocean Viking** التي تقوم بدوريات قبالة الساحل الليبي على 41 شخصاً في محنة يسافرون على متن قارب خشبي وأنقذتهم.



MSF Sea
@MSF_Sea

BREAKING

While wrapping up training exercises and before heading south to the search and rescue zone, the [#GeoBarents](#) team received by the Italian Maritime Rescue Coordination Centre [#MRCC](#) an alert of a boat in distress in the Italian [#SAR](#) zone.

7



Oscar Camps
@campsoскар

6

Otro naufragio en el [#Mediterraneo](#), unas 40 personas de Sudán y Eritrea. Todo ocurre en pocos minutos, pero la inmediata actuación del equipo de [#Astral](#) las puede recuperar del mar y ya están todas salvo incluido un niño. ¿Cuántos naufragios ocurren sin que sepamos [#CadaVidaCuenta](#)



SOS MEDITERRANEE
@SOSMedIntl

Shortly after this operation, [@SOSMedIntl](#) team evacuated 119 people from an unstable overcrowded wooden boat first assisted by [#Astral](#). The survivors spent 24 hours at sea and show signs of seasickness & exhaustion.

[@SOSMedIntl](#) & [@IFRC](#) teams are now caring for 212 survivors.



Sea-Watch International
@seawatch_intl

Yesterday, once again one of the boats spotted by [#Seabird](#) was rescued by [#OceanViking](#). Life-threatening scenes happen daily on the [#Mediterranean](#). The civil fleet rescues while the [#EU](#) looks the other way and willfully puts human lives at risk.



Alarm Phone
@alarm_phone

SOS ~17 people in distress in [#Malta](#) SAR
Yesterday evening we were alerted to a boat with ~17 people on board, incl. women and children, fleeing from [#Libya](#). Authorities are informed, but don't share any info. The contact with the boat was lost last night - we hope they are alive.



منظار

02.07.2022 - محاولة الأسطول المدني لإنقاذ الأشخاص المنكوبين الذين تقطعت بهم السبل على منصة نفطية مما أدى إلى اعتراض طريق تونس.

انتهى الأمر بالأشخاص الذين يعانون من محنة إلى التسلق إلى منصة النفط البحرية مسكار، حيث استمروا في الاتصال بهاتف الإنذار للحصول على المساعدة - كما طلب الموظفون على منصة النفط أن يتدخل طاقم Ocean Viking. ومع ذلك، تم اعتراض الأشخاص في نهاية المطاف وإعادتهم إلى تونس من قبل خفر السواحل التونسي بعد أن أخبر مركز تنسيق الإنقاذ المالطي طاقم السفينة Ocean Viking التي تقترب أن مساعدتهم ليست ضرورية. لمدة عشر ساعات، قدمت Ocean Viking عرضاً للسلطات للمساعدة في الموقف.

إن وجود الأسطول المدني وتعاونه في هذه الحالة، على الرغم من امتلاكه القدرة على تقديم نتيجة آمنة وقانونية للأشخاص الذين يعانون من محنة، قد أعاقته السلطات التي تمسك بالهدف الأساسي المتمثل في إعادة الناس إلى البلدان التي يحاولون الهروب منها. إن هذا انتهاك لحقوقهم الأساسية.

تم تنبيه هاتف الإنذار من قبل 68 شخصاً (من بينهم طفلان) كانوا في البحر بعد مغادرتهم الساحل الليبي على متن قارب خشبي مكتظ محمون داخل منطقة البحث والإنقاذ المالطية (SRR). أفاد الأشخاص الذين كانوا على متن القارب الممحمون أن امرأة كانت مريضة وأن رجلاً على متن القارب قد مات بالفعل أثناء المحنة. بعد أن تلقت السفينة Ocean Viking (عن SOS Mediterranée) التنبيه، غيرت مسارها من أجل مقابلة الأشخاص المنكوبين. كما شوهدت طائرة فرونتكس أوسبري 2 تعمل في المنطقة ومن المحتمل أن تكون في مكان الحادث مع الأشخاص المنكوبين خلال النهار حيث تشهد أحداثاً ولكن دون تنبيه أفراد الأسطول المدني حول وجود الأشخاص أو التطورات في حالتهم.

31.07.2022 - إنذار من قبل سفينة صيد سمعتها Nadir و 1 Seabird، حالة استغاثة بمساعدة Nadir تم إنقاذها من قبل Sea-Eye 4.

تجهيزاً من الاقتراب من مكان الحادث، ووصلت في النهاية لمقابلة Nadir والأشخاص الذين يعانون من ضائقة أثناء الليل. تم التمكن أخيراً من نقل جميع الناجين البالغ عددهم 88 شخصاً على متن Sea-Eye 4 دون التعرض لأذى وإعطائهم عناية طبية.

قررت مالطا مرة أخرى عن علم عدم الوفاء بمسؤوليتها خلال حادثة سفينة مكتظة في محنة داخل منطقة البحث والإنقاذ، حيث تم التمكن لحسن الحظ من مساعدة الأشخاص المعنيين وإنقاذهم ثم إنزالهم في مكان آمن، على الرغم من ذلك بفضل جهود أعضاء الأسطول المدني. وتجدر الإشارة أيضاً إلى أن Sea-Eye 4 أجبرت لاحقاً من قبل السلطات على الانتظار لمدة اثني عشر يوماً في البحر حتى تم السماح بإنزال هؤلاء الأشخاص أخيراً.

أثناء التحليق فوق منطقة البحث والإنقاذ المالطية قبل الساعة الثالثة بعد الزوال بالتوقيت العالمي مباشرة، سمع الطاقم الجوي للطائرة Seabird 1 (عن Sea-Watch) سفينة صيد غير معروفة وهي تتحدث عن موقع عبر الراديو. كما سمع طاقم السفينة الشراعية Nadir هذا البث نفسه، وعندها قاموا بتغيير مسارهم من أجل التحقيق في الأمر حيث كانت سفينتهم في الجوار. قبل الساعة الخامسة مساءً بالتوقيت العالمي بقليل، حددت Nadir موقع قارب في محنة في الموقع المبلغ عنه. كان قارباً خشبياً رمادي اللون مكتظاً وكان يحمل 88 شخصاً بدون أي معدات ملاحية أو منقذة للحياة.

كانت Nadir قادرة في البداية على مساعدة الأشخاص المنكوبين من خلال توزيع سترات النجاة ومياه الشرب عليهم، قبل البقاء بجانب القارب من أجل مراقبة الوضع الآمن. في غضون ذلك، تمكنت Sea-Eye 4 الأكبر والأفضل

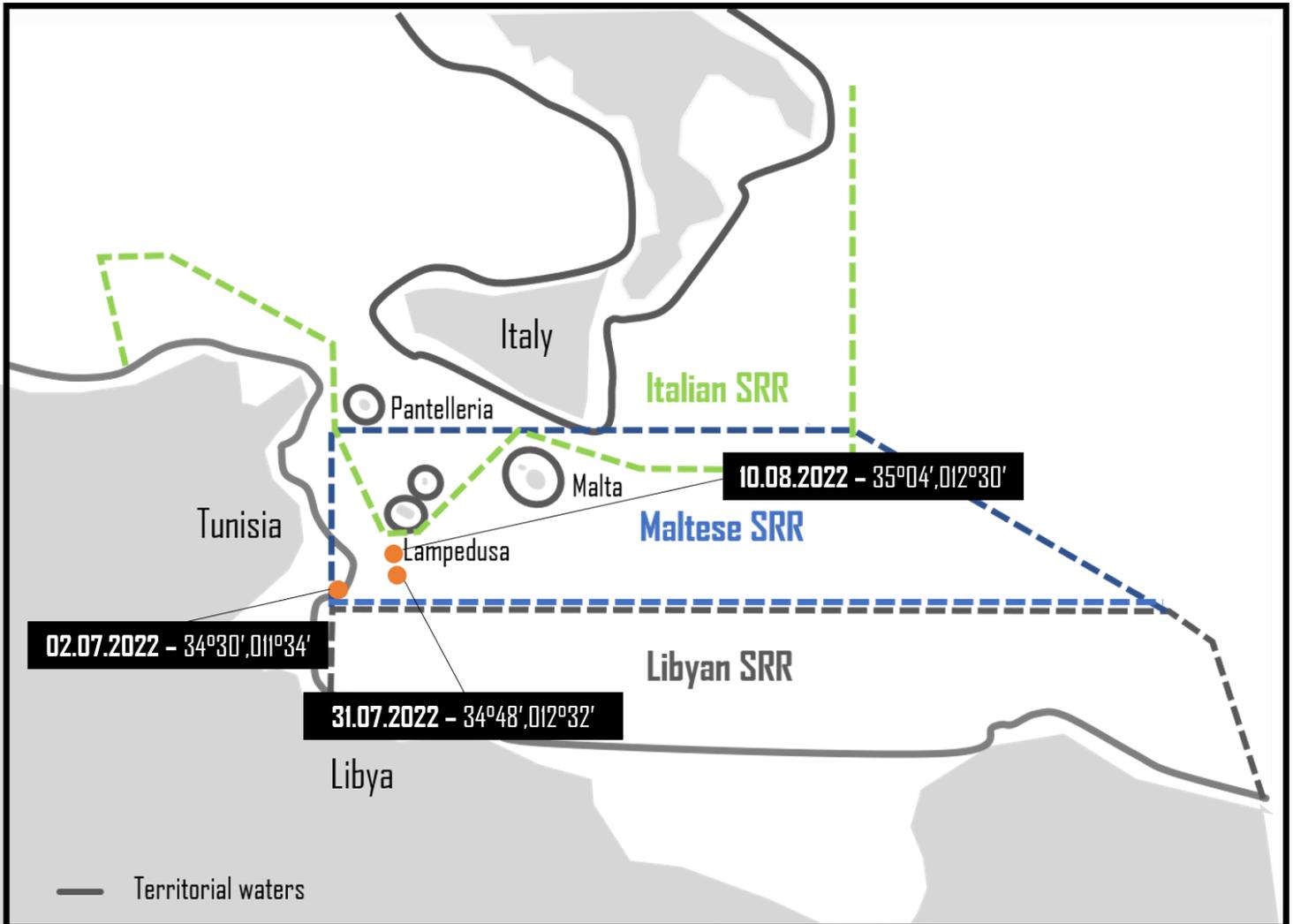
الوضع. بفضل هذه التنبهات مجتمعة من هاتف الإنذار وطائرتي المنظمات غير الحكومية. تمكنت السفينة Astral (عن Proactiva Open Arms) لاحقًا من الوصول إلى مكان الحادث ، وتحديد موقع القارب وسط الرياح والأمواج القوية. بعد عدة محاولات لتأمين واستقرار السفينة المنكوبة. أدت ظروف البحر السيئة والحمولة الزائدة على السفينة إلى انقلابها، مما أدى إلى اضطرار طاقم السفينة Astral إلى إنقاذ الناس والصعود إليهم. ثم أخيرًا قام أحد أعوان خفر السواحل الإيطالي بأخذ الناس من Astral ، وأنزلهم في لامبيدوزا. ومع ذلك، تم الإبلاغ في النهاية عن فقدان طفل واحد من المحنة.

بدون التنسيق بين أعوان استطلاع الأسطول المدني والخط الساخن للاستغاثة عبر هاتف الإنذار ووجود سفينة إنقاذ تابعة لمنظمات غير حكومية مجهزة بشكل مناسب، كان من الممكن أن تكون النتيجة بالنسبة لهؤلاء الأشخاص أكثر خطورة. لم تظهر منطقة البحث والإنقاذ المالطية مرة أخرى أي استعداد للوفاء بالتزاماتها القانونية أثناء الحادث، وكان لديها الوقت للتصرف ورفض القيام بذلك، حيث كانت المنظمات غير الحكومية الدولية لحسن الحظ قادرة على التدخل وتتبع وتقديم المساعدة الضرورية المنقذة للحياة في نهاية المطاف إلى الناس. أفكارنا مع الطفل وعائلته.

10.08.2022 - 40 شخصًا يتصلون بهاتف الإنذار ويتم رصدهم بواسطة الطائرات 1 Seabird و 2 Colibri ثم إنقاذهم في ظروف حرجة بواسطة Astral ، طفل واحد مفقود.

قبل الساعة الحادية عشر صباحا بالتوقيت العالمي بقليل، رصدت 1 Seabird قاربًا خشبيًا محملاً فوق طاقته في البحر، على بعد خمسة أميال بحرية شمال حدود منطقة البحث والإنقاذ المالطية. كان هناك 40 شخصًا على متن السفينة غير الصالحة للإبحار بدون سترات نجاة. أبلغ طاقم Seabird 1 السلطات المختصة في مالطا، وهو تنبيه لم تستجب له منطقة البحث والإنقاذ المالطي. في وقت لاحق من اليوم، قام الأشخاص الذين يعانون من محنة أيضًا بالاتصال بهاتف الإنذار طلبًا للمساعدة والتي حثت أيضًا السلطات المسؤولة في مالطا على التصرف. أبلغ الأشخاص الموجودين على متن الطائرة في وقت لاحق عبر هاتف الإنذار في حوالي الساعة السادسة مساءً بالتوقيت العالمي المنسق أن سفينتهم لم تعد جارية وأنهم كانوا ينجرفون. مالطا ما زالت لم تتخذ أي خطوات فيما يتعلق بالوضع.

في اليوم التالي، مع تدهور الأوضاع في البحر، رصدت الطائرة في Colibri 2 (الطيارون المتطوعون) السفينة في محنة في الصباح الباكر، وأبلغت السلطات أيضًا وطالبت بمعالجة



تعليق

تحويل الركاب من القوارب: من يخاف من البعبع؟

أليناكروبوك عن *Sea Watch*

في جوان الماضي، قامت Sea-Watch 4 بمهمتها الأخيرة باسم Sea-Watch 4 - من الآن فصاعدًا ستستمر في العمل في وسط البحر الأبيض المتوسط مع SOS Humanity باسم "1 Humanity". كانت هذه المهمة الأخيرة غير عادية تمامًا بمعنى أن السفينة حطمت الرقم القياسي لعمليات تحويل الركاب من القوارب في دورة واحدة بين الأسطول المدني من خلال مساعدة ثلاثة مجموعات وإنقاذ ركابها.

لعمليات تحويل الركاب من القوارب تاريخ طويل في الإنقاذ البحري المدني. في أوائل 2015، سلمنا ضيوفنا إلى القوات البحرية وخفر السواحل الذين دعموا جهود الإنقاذ. عندما توقف هؤلاء عن الظهور، اشترينا سفنًا أكبر واضطررنا إلى البدء في جلب الناس إلى اليابسة بأنفسنا. خلال هذه الفترة بأكملها، كانت هناك، بانتظام، سفن تجارية تصادف أشخاصًا في محنة وتساعدهم.

بعد ذلك، خلال فترة سالفيني (نائب رئيس الحكومة ووزير الداخلية الإيطالي السابق) المظلمة، لم يُسمح لأي سفينة بدخول الموانئ عندما كان على متنها أشخاص محتاجون. كانت الرسالة الموجهة إلى التجار سهلة: إذا ساعدت الأشخاص الذين يعانون من ضائقة، فسوف تواجه مشاكل وتتكبد خسائر فادحة من خلال مواجهات لا نهاية لها أمام الموانئ الأوروبية دون أن يُسمح لك بالدخول. لذا،

من الأفضل تجاهلها أو المشاركة في عمليات صد غير قانونية و تسليمهم إلى بعض الوحدات العسكرية الليبية.

بينما كان الأسطول المدني غاضبًا من هذه التطورات، فإن استراتيجية مساعدة السفن التجارية ومنع عمليات الصد من خلال الاستيلاء على الناس لم تتغير إلا ببطء. سفن الإنقاذ في نهاية المطاف أفضل تدريباً وتجهيزاً لرعاية الأشخاص الذين تم إنقاذهم من محنة في البحر. أصبح الخوف عميقًا الآن من فعل شيء خاطئ ومن الوقوع أمام ميناء مرة أخرى ومن التجريم لدعم بعضهم البعض والأشخاص المتقنين.

بالطبع ، يمكنكم أن تجادلوا بأننا نتولى، مرة أخرى، مهمة تخلت عنها الدول عمدًا، وبالتالي، فإننا نقدم حلًا وإغاثة لما لا يمكن وصفه إلا بفشل الدولة. لكن هذه هي مشكلة الإنقاذ المدني البحري: بينما نريد أن تقوم الدول بعملها، نعلم أنها لن تفعل ذلك. لذا، إذا لم نفعل ذلك، فهذا يقع على عاتق الأشخاص المتقنين. وهذا ليس خيارًا.

لذا، إذا لم يكن هناك خوف من القمع، فما الخطأ في تحويل الركاب من القوارب؟ ما الخطأ في طمأننة الصناعة التجارية بأنهم لن يتركوا بمفردهم إذا قرروا فعلًا المساعدة؟ ما الخطأ في دعم سفن المنظمات غير الحكومية الأخرى التي وصلت إلى حدود المساحة والإمدادات في توفير أفضل رعاية ممكنة للأشخاص أثناء التنقل من خلال تحمل أعبائهم؟ ما الخطأ في النظر إلى وسط البحر الأبيض المتوسط ككل والنظر في كيفية تعظيم قدرات الإنقاذ المتاحة لأننا لا نملك ما يكفي؟ لا شيء.

إذن ، ها هي مناشدتي والتذكير الذان أود طرحهما: دعونا لا نجعل قراراتنا مدفوعة بالخوف من شيء يجب أن يكون أمرًا طبيعيًا.

Picture taken from Nadir (ResQship), before a transshipment of the guests to the Sea Watch 4





الوافدون المستقلون: تجاوز الغالبية العظمى تحديات ومخاطر عبور البحر اعتماداً على قدراتهم الخاصة

ب

للتوسع في هذا الأمر، في وقت قريب من حكومة سالفيني، بدت الدولة الإيطالية وكأنها أعادت تأطير واجبها في مساعدة حالات الاستغاثة من خلال معاملة القوارب التي تقوم بالعبور ليس على أنها أحداث بحث وإنقاذ، ولكن كـ"أحداث هجرة غير شرعية" محلية، وبالتالي، استجابت فقط بمجرد اقتراب القوارب من المياه الإقليمية الإيطالية. يمكن أن يُنظر إلى هذا جزئياً على أنه آلية تستخدمها إيطاليا للتوصل من مسؤوليتها عن المرور بإجراءات أحداث البحث والإنقاذ العادية (والأكثر صعوبة) مثل توفير مكان رسمي آمن. علاوة على ذلك، تم أيضاً إعادة صياغة أحداث البحث والإنقاذ على أنها "أحداث هجرة غير شرعية" لعمليات الإنقاذ التي تقوم بها المنظمات غير الحكومية. تم توفير ميناء وجهة مؤقتاً للإنزال بدلاً من مكان آمن تقليدي، ويمكن أن يُنظر إليه على أنه يمثل جهداً أوسع من قبل إيطاليا لتغيير الخطاب العادي وقواعد الاشتباك عندما يتعلق الأمر بالبحث والإنقاذ في سياق الهجرة.

ما حدث في الصباح الباكر من يوم 26 جويلية 2022 لم يكن جديداً - في مكالمة أخرى إلى هاتف الإنذار، ذكر نفس الأشخاص الذين قدموا موقع GPS الخاص بهم من قاربهم في البحر خلال الليل قبل ساعات قليلة، أنهم موجودون الآن في لامبيدوزا. هبط الناس على الشاطئ بأنفسهم دون أي دعم من خفر السواحل الإيطالي أو أي سفينة إنقاذ مدنية.

بصرف النظر عن هذه الطريقة الواضحة من الوصول المستقل، غالباً ما يعترض خفر السواحل أو Guardia di Finanza القوارب أو يصاحبها على بعد بضعة أميال بحرية قبل أن يصل الناس إلى الساحل بأنفسهم. وفقاً للإحصاءات الرسمية، قد يتم احتساب عمليات الاعتراض أو الحراسة هذه على أنها عمليات إنقاذ من قبل خفر السواحل، ولكن في الواقع، يبدو أن هذه الممارسة تمثل الضوابط النهائية عند الوصول. عندئذٍ، يجب أن تشمل ملاحظة عمليات الوصول المستقل على الأقل جميع القوارب التي القريبة من المياه الإقليمية الإيطالية أو المالطية أو في داخلها. هذا يعني على بعد حوالي 12 إلى 15 ميلاً بحرياً من عمليات الإنزال بالإضافة إلى عبء الرحلة الشاقة.

خلال الأسابيع الماضية، وصلت العديد من القوارب الكبيرة التي تحمل بين 300 و 500 شخص على سواحل صقلية أو كالابريا. بالطبع تحظى عمليات الإنزال الكبيرة هذه باهتمام الجمهور. لكن لا أحد يعرف عدد المرات التي تصل فيها القوارب الصغيرة، المسماة "قوارب الأشباح"، أثناء الليل دون أي اهتمام.

بشكل عام، لا ينبغي أن ننسى أن الأسطول المدني أنقذ جزءًا صغيرًا فقط من الوافدين عن طريق البحر من تونس وليبيا. يجب أن نعتزف بأن الغالبية العظمى من اللاجئين والمهاجرين يتغلبون على التحديات والمخاطر بقوتهم الخاصة.

على أي حال، غالبًا ما يعبر الأشخاص على هذه القوارب البحر لمدة 20 ساعة تقريبًا عند مغادرتهم تونس، أو من 30 إلى 40 ساعة عند المغادرة من ليبيا. في كثير من الأحيان، يطلبون الإنقاذ بشدة لفترة طويلة بصفة مباشرة من قبل خفر السواحل و/أو بشكل غير مباشر من خلال هاتف الإنذار. لكن يتم تجاهل مكالمات SOS هذه بانتظام. لطالما كان عدم المساعدة هو القاعدة في وسط البحر الأبيض المتوسط.

يجب أن نولي الاهتمام المناسب لحقيقة أنه في غالبية حالات عبور البحر، يفعل الناس ذلك بأنفسهم. في 30 جويلية، وصل 31 قاربًا إلى لامبيدوزا، في 6 أوت، كان هناك 18 قاربًا. وغادرت غالبية هذه القوارب من تونس والعديد منها أيضًا من ليبيا.

تحليل



ماتيو سالفيني، زعيم الرابطة هو حليفها الأصغر ويستعد للعودة كوزير للداخلية، وهو المنصب الذي شغله بالفعل من ماي 2018 إلى سبتمبر 2019. إنه يريد إعادة "المراسيم الأمنية" ومحاولة "إغلاق موانئ" إيطاليا أمام عمليات الإنزال. لكن، فيما عدا الدعاية، ما الذي حدث بالفعل في هذه السنوات الأربع؟

وفقًا للبيانات التي جمعها الباحث في المعهد الإيطالي للدراسات السياسية الدولية الموثوق به "ماتيو فيلا" أنه خلال فترة سالفيني، حدثت 28 أزمة: أجبرت سفن الإنقاذ على

من مكان الأمان إلى ميناء الوصول

في الخامس والعشرين من سبتمبر، ستجرى انتخابات عامة مبكرة في إيطاليا. مرة أخرى، يتم لعب جزء من الحملة الانتخابية على ظهور الأشخاص المتقلبين. وفقًا لاستطلاعات الرأي، يمكن أن تفوز جورجيا ميلوني، زعيمة الحزب ما بعد-الفاشي "إخوان إيطاليا" في الانتخابات وتصبح رئيسة للوزراء. الحل بالنسبة لها هو "حصار بحري" عسكري لصد قوارب المهاجرين قبالة السواحل الليبية.

يتم تعريفها على أنها "أحداث بحث وإنقاذ" ولكن على أنها "عمليات إنفاذ قانون الهجرة غير الشرعية".

بالنسبة لسفن الإنقاذ المدني، من الممكن دائماً النزول، غالباً بعد عدة أيام من الانتظار المبرر بشكل غير رسمي بعدم وجود مرافق استقبال مناسبة على الشاطئ. ولكن في الاتصالات الرسمية الموجهة إلى السفن، لا يتعلق الأمر أبداً بتعيين "مكان آمن"، بل يتعلق "بميناك الوصول" كما هو الحال بالنسبة لشحن السفن التجارية. انتهت حالة الطوارئ الصحية في 31 مارس 2022، ولكن منذ ذلك الحين، استمر استخدام هذه اللغة.

هذه ليست تغييرات برية. بل على العكس، يبدو من الواضح أن المحاولة على المدى المتوسط إلى الطويل هي أولاً وقبل كل شيء الخروج من الإطار القانوني المحدد في القانون البحري الدولي بشأن البحث والإنقاذ على النحو المحدد في اتفاقية هامبورغ لعام 1979، مما يريح الدول الأوروبية (إيطاليا ومالطا أولاً) من الواجبات والالتزامات التي تترتب عليها.

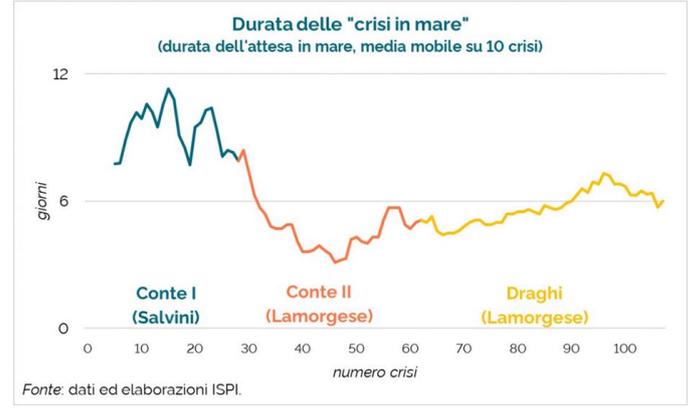
ثانياً، يبدو أن الهدف هو معاملة الأشخاص الذين تم إنزالهم بشكل مختلف - ليس بصفتهم ناجين من أحداث البحث والإنقاذ طالبين للجوء، بل على أنهم "مهاجرون غير شرعيين تم اعتراضهم في محاولة غير نظامية لعبور الحدود عن طريق البحر" مما أدى إلى تسريع إجراءات الترحيل التمييزية.

أخيراً، يتمثل الهدف في تمهيد الطريق لمزيد من التجريم ضد الأشخاص المتنقلين وضد التضامن معهم.

مما لا شك فيه أن الانتخابات الإيطالية في 25 سبتمبر ستفتح سيناريوهات سياسية جديدة ذات عواقب وخيمة على إدارة الحدود البحرية في البحر الأبيض المتوسط.

تمثل هذه العواقب بالتأكيد جزءاً من استراتيجية طويلة المدى في التعامل مع الحدود الخارجية، لكنها قد تتخذ أشكالاً أكثر مباشرة وقسوة ووحشية. يمكن ويجب مواجهتها بشكل فعال من خلال توسيع التحالفات الاجتماعية والسياسية وتعزيز البنى التحتية المشتركة للتضامن في البحر وكذلك على اليابسة.

النزول في موانئ غير إيطالية 12 مرة، وفي بقية الحالات، أُجبروا على الانتظار خلال مدة تناهز 20 يوماً قبل الهبوط.



المنحنى 1. مدة الأزمة في البحر - المتوسط المتحرك لمدة التوقف التوقف التي تصل إلى عشر حالات

مع وجود الحكومتين التاليتين (كونتي 2 مع ماريو دراجي كرئيس للوزراء ولوسيانا لامورجيس كوزيرة للداخلية)، تغير موقف السلطات ولكن استمرت العقبات أمام أنشطة الإنقاذ المدني في البحر. منذ ماي 2020، بعد ضوابط دولة الميناء، وقع 15 احتجازاً إدارياً ممنهجا لسفن غير حكومية.



المنحنى 2. مصادرة واحتجاز سفن المنظمات غير الحكومية

توقفت هذه الممارسة فقط في أوت 2021. في الاتصالات الرسمية مع السلطات الأجنبية، تم إدخال مصطلحات جديدة - تكتب السلطات الإيطالية أن السفن تعمل في "مساعدة ممنهجة للمهاجرين العابرين".

لكن دعونا الآن نلقي نظرة على نقطة محددة أخرى: في مارس 2020، كانت جائحة كوفيد-19 متفشية في إيطاليا وتم إعلان حالة الطوارئ الصحية. في السابع من أبريل، صدر قرار عن وزارة النقل (MIT) ينص على أنه لم يعد من الممكن اعتبار الموانئ الإيطالية "مكاناً آمناً" لأسباب صحية.

تم إنشاء سفن الحجر الصحي للناجين وفرض فترات الحجر الصحي على سفن الأسطول المدني نفسها. وهنا أيضاً، كانت هناك تغييرات كبيرة في المصطلحات الرسمية بشكل متزايد، حتى عمليات الإنقاذ التي نفذتها زوارق الدورية التابعة لخفر السواحل الإيطالي و Guardia di Finanza لم

حوارات

أصوات من تونس

لطيفة وشمس الدين وصلاح هم ثلاثة تونسيون متأثرون بشكل مختلف بنظام الحدود في الاتحاد الأوروبي. لكل منهم طرقة الخاصة في النضال ضد الحدود من خلال عملهم وحياتهم اليومية. تم جمع هذه المقابلات في جرجيس من قبل فريق البحث والمتابعة للمركز المدني لتنسيق الإنقاذ البحري.

سلطت لطيفة، شقيقة رمزي (مفقود منذ 2011) وعضوة الجمعية التونسية "أمهات المفقودين" الضوء على كيفية قرار الجمعية التنظيم الذاتي كأمهات وأخوات لأحبائهن في عام 2016 والعمل الذي انخرطوا فيه منذ ذلك الحين.

إذا كان في تونس أو في بلدان أخرى، فقد كانت النساء دائمًا في الخطوط الأمامية وحاضرات دائمًا في الاحتجاجات ومستعدات دائمًا للتنقل حول العالم للعثور على أي أثر لأحبائهن والحصول على الشجاعة والقوة لمواصلة النضال.

في البداية أردنا تسمية جمعيتنا "صرخة الأمهات" لأنه لم يكن من الممكن لأحد أن يشعر بألم الأمهات اللواتي فقدن أبناءهن فجأة.

ما هو دعم السلطات في إجراءات البحث والتعويض؟

لم تساعد السلطات أبدًا في أي شيء فقد استمروا في تقديم وعود مزيفة منذ عام 2011 ولا يدعمونا حتى بتأشيرات لإيطاليا أو اختبارات الحمض النووي أو المحامين وعلينا أن نعتمد على أنفسنا ونعمل معًا ونتحد وتدعم كل واحدة منا الأخرى.

كيف تم إنشاء جمعيتكم؟ لأي غرض؟ ومن أجل أي مطالب؟

كانت أمي فاطمة جزءًا من جمعية أخرى لم تدعمنا أبدًا في أي شيء، لذلك قررت في عام 2016 إنشاء جمعيتها الخاصة ودعم الأمهات اللواتي يبحثن عن أطفالهن. يتمثل هدف منظمتنا في البحث عن أشقائنا وأطفالنا الذين فقدوا في البحر. نحاول أيضًا دعم العائلات بمحاميين أو محاولة إيجاد حلول للعائلات للحصول على رعاية صحية مجانية لأن العديد من العائلات ليس لديها أي دخل بعد اختفاء أبنائها أو أزواجهن الذين تركوهم وحدهم تمامًا في وضع اجتماعي واقتصادي صعب للغاية.

لماذا سميت المنظمة "أمهات المفقودين"؟ لماذا اخترتم أن يتم إظهاركن كنساء؟

من واقع خبرتي، تمثل الأمهات والأخوات بشكل عام الفئة الأكثر تضررًا إذ أنهن لا تستسلمن أبدًا من البحث. لا يهم ما



صياد من مدينة جرجيس في تونس، يتكلم عن تأثير عسكرة الاتحاد الأوروبي لوسط البحر الأبيض المتوسط على عمله كصياد كما وتحدث أيضًا عن مشاركته اليومية في إنقاذ الناس منذ التسعينيات.

ذلك منذ التسعينيات. أول شيء نقوم به هو نقل الناس إلى متن قواربنا. نقدم لهم الطعام والماء ونتصل بمراكز الإنقاذ.

هذه هي ثقافتنا وواجبنا: كصيادين لا يمكننا ترك الناس يغرقون! حتى مع القدرات القليلة التي نمتلكها وحتى لو اضطررنا في كثير من الأحيان إلى التخلص من جميع الأسماك التي لدينا بعد الإنقاذ، فإن حياة الإنسان أهم من أي أموال ولا يمكن الاستغناء عنها!

كيف يمكننا حسب رأيك التأكد من أن البحر لم يتحول إلى مقبرة؟

لا يمكن أن يستمر الوضع على هذا النحو. كلما مرت سنوات أكثر، يموت المزيد من الناس ويزداد عدد الأشخاص المفقودين. يتعين على الاتحاد الأوروبي تحمل المسؤولية وإجلاء الناس شيئاً فشيئاً كخطوة أولى. لكن في مرحلة ما، يجب أن نصل إلى عالم بدون تأشيريات. إنه ممكن لكن لا توجد إرادة من الحكومات!

كصياد سمك في جرجيس، إلى أي مدى أنت متأثر بالهجرة ونظام الحدود؟

الاتفاقيات بين ليبيا وإيطاليا ومالطا لزيادة الرقابة على الحدود هي على عاتق الصيادين. تم تقليص منطقة الصيد لدينا وسيطرت الميليشيات الليبية عليها أكثر فأكثر. أكبر خطأ تم ارتكابه على الإطلاق هو أن تكون الميليشيات الليبية بمثابة شرطة المرور في وسط البحر المتوسط.

منذ عام 2016 ونحن نشهد، كصيادين، الموت والفضائح التي يلحقونها بالمهاجرين في البحر ونحن أنفسنا نتعرض لسرقة قواربنا وبضائعنا ويتم اختطافنا وسجننا ولا يتم إطلاق سراحنا إلا عندما ندفع لهم.

كيف تتعامل مع الجثث التي عثر عليها في البحر؟ مع الناس في محنة؟ هل تحظى بدعم السلطات؟

غالبًا ما نترك وحدنا في عملية إنقاذ الناس وأحيانًا بدون أي دعم من السلطات لمدة 20 ساعة أو حتى أكثر. نحن ملزمون بإجراء عمليات الإنقاذ بأنفسنا - إنه التزام إنساني ونفعل



إنقاذ زورق لأشخاص منكوبين من قبل صيادي جرجيس الناشطين بجمعية "الصيد للتنمية والبيئة"

شمس الدين مرزوق ، صياد تونسي سابق يشاركنا تجربته الخاصة. منذ 2011، في دفن الأشخاص الذين فقدوا حياتهم على طول سواحل جرجيس "بكرامة".



شمس الدين في "مقبرة المجهولين" محسن لاهيذب

كيف جاءت فكرة إنشاء مقبرة لجثث المهاجرين الذين تم العثور عليهم قبالة سواحل جرجيس؟

في جرجيس، نتعامل مع حالات وفاة منذ تطبيق النظام الحدودي للاتحاد الأوروبي. في عام 2002 تم تضخيمه ولكن خلال فترة الدكتاتورية لم تتمكن من معارضة هذه الوفيات ولم تتمكن من فعل أي شيء.

سنة 2011، ومع الثورة وإنشاء مخيم شوشة للاجئين، طلبنا من السلطات منحنا قطعة أرض لدفن الأشخاص الذين تم العثور عليهم على سواحل جرجيس. لقد أعطونا فقط مساحة مخصصة للقمامة ... لقد قمت بتنظيفها وأعدت الرمال وبدأت في دفن الجثث التي تم العثور عليها على سواحلنا.

ما هو تأثير كل هذه الجثث التي عثر عليها في جرجيس على سكان المدينة؟

الناس في جرجيس يقبلون وينشئون مقابر لمن فقدوا حياتهم بسبب نظام الحدود المميت. هم أيضًا داعمون ولم يواجهوا مشاكل في ذلك. بالنسبة لي، إنه عمل شاق: لا يمكنك التعرف على الناس فالجثث متحللة ... عليك أن تدفنهم احترامًا لأجسادهم وحياتهم وأحبائهم.

هل تتلقى دعمًا من السلطات المحلية؟

لم يكن هناك دعم من السلطات ولم يمنحوني قط قطعة أرض مناسبة أو أي دعم مالي. كانت هناك إجراءات إدارية عادية مثل الإذن بدفن الناس ولكن بخلاف ذلك نقوم بهذا العمل بمفردنا وبقدرتنا وتبرعاتنا.

من يزور هذه الأماكن ولأي غرض؟ هل سبق لك أن تلقيت زيارات من العائلات؟

أتذكر عام 2014 عندما جاءت "ب.ب." وهي منتجة سورية تعيش في هولندا، إلى المقبرة بحثًا عن أختها ميسون. كانت ميسون على متن قارب يقل 480 شخصًا غرق بالقرب من بن قردان ونجا 120 شخصًا فقط. أبلغتها أن الأشخاص الذين تم التعرف عليهم أو العثور عليهم على سواحل تونس دفنوا جميعًا بالقرب من ميناء بن قردان. زارت الأمهات والأخوات من "جمعية أمهات المفقودين" في تونس المقبرة في جرجيس عام 2022. كما كانوا يسألون عما إذا كانت هناك فرصة لوجود أحد أبنائهم هناك.

هذا لذكر بعض التجارب التي مررت بها مع عائلات المفقودين. في كل مرة، يكون حضورهم أمرًا عاطفيًا ومؤثرًا للغاية إذ يطرحن العديد من الأسئلة التي للأسف لا توجد إجابة لها.

تضخيم الأصوات

البحث عن المفقودين ورعاية الموتى

”نحن، عائلات المفقودين“

يحتوي هذا القسم على كلمات المتضررين من نظام الحدود القاتل الذين يكافحون حتى لا يتم إسكات الموتى والمفقودين ونسيانهم

رسالة كتبها ليلى وليد حسن، شابة سورية، اختفى شقيقها، جهاد وليد حسن، منذ مغادرته تونس بالقارب في الرابع من مارس 2022. تكتب ليلى عن الرحلة الطويلة التي اضطرت العائلات إلى اجتيازها بحثًا عن أحبائهم.

الداخلية التونسية على موقعها على الإنترنت أنه تم إحباط 205 عمليات هجرة غير شرعية في الفترة من 1 جانفي إلى 20 أبريل 2022 وتم اعتقال 3.160 شخصًا من بينهم 2.249 أجنبيًا و 911 تونسيًا. ومع ذلك، لم تتمكن من الحصول على أي معلومات عن الأشخاص المفقودين. وبحسب متابعتنا للأخبار، يتم إنقاذ معظم المغادرين من تونس بالقوارب ولا يزال عدد قليل منهم في عداد المفقودين وأحيانًا تظهر الجثث على الشاطئ.

اتصلنا لاحقًا بالمستشفيات في نابل التي طلبت منا تزويدهم بعينات الحمض النووي لمطابقتها مع عينات الحمض النووي التي تم جمعها من الجثث التي تم العثور عليها. مرة أخرى، واجهنا صعوبات مالية وقانونية وإجرائية لا حصر لها سواء في سوريا أو في لبنان. بعد جهد طويل، تمكنا نحن العائلات من جمع حمضنا النووي. لكن المستشفى لم يعطنا طريقة لإرسال العينات بل عوملنا بازدراء لا حدود له وطُلب منا السفر إلى تونس! أيضًا، عندما اتصلت عائلة شخص مفقود يُدعى كوزيت بالمستشفى لتصويرها عن كثب من أجل التعرف عليها لم يعط المستشفى أي رد أبدًا.

ومن أجل التسجيل، حاولنا الاتصال برقم أخي (جهاد وليد حسن) في 13 مارس على الساعة 6 مساءً مرارًا وتكرارًا لمدة 5 مرات. كان الهاتف يرن ولكن لم يكن هناك رد. وهنا خطرت ببالنا الأسئلة التالية: هل صادر المهربون الهاتف؟ هل كان المفقودون على قيد الحياة حتى ذلك التاريخ ولم يتم إنقاذهم؟ هل كان هناك اختفاء قسري لبعض الركاب في تونس؟ حاولنا أيضًا الاتصال بأرقام جميع الأشخاص المفقودين في شهر ماي وكان هناك العديد من الهواتف التي ترن مع تشغيل الخط لثوانٍ ثم إيقافه مرة أخرى.

كما بحثنا في ليبيا في مناطق متفرقة، سواء داخل أو خارج المناطق التي تسيطر عليها الحكومة من خلال معارفنا، وانتشرت عدة أنباء عن وجودهم في أحد السجون الليبية، لكن لا أنباء تؤكد وجودهم هناك أو تنفيه.

نحن، أهالي المفقودين، تحركنا بشكل عفوي للبحث بإمكانياتنا البسيطة وتعرضنا للاستغلال ومحاولات الاحتيال ولكن لا يزال لدينا بصيص أمل في العثور على الأخبار التي تشفي قلوبنا الجريحة. نطالب ونناشد كل من يمكنه مساعدتنا أو على الأقل المساهمة في إيصال صوتنا إلى الأطراف التي يمكن أن تساعدنا في الوصول إلى أطفالنا.

غادر القارب الذي سافر على متنه أخي في 4 مارس الساعة 8 مساءً. كان في هذا القارب سوريون وفلسطينيون وتونسيون. كان القارب يقل عددًا يتراوح بين 57 و 68 شخصًا وكان متجهًا نحو جزيرة لامبيدوزا في إيطاليا والتي تستغرق عادة حوالي 18 ساعة للوصول عن طريق البحر. في اليوم التالي، انتشرت الأخبار عن وصول القارب إلى جزيرة بانتيليريا (في إيطاليا) وأن المسافرين الآن في الحجر الصحي لمدة 14 يومًا.

بعد 14 يومًا، بدأت تظهر جثث بعض الأشخاص الذين كانوا على متنها على الشواطئ المتناثرة في تونس في مناطق الهوارية وقلبية ونابل (المدن الساحلية في شمال شرق تونس). تم نقل معظم الجثث التي تم العثور عليها بين 30-35 شخصًا (معظمهم من النساء والأطفال وكبار السن) إلى مستشفى الطاهر المعموري في نابل. بصرف النظر عن هذه الجثث التي تم العثور عليها، لا يزال عدد كبير من الأشخاص في عداد المفقودين حتى الآن.

وبالتالي، بدأنا البحث في إيطاليا عن طريق الصليب الأحمر الإيطالي. رفضوا المساعدة إلا برسالة رسمية وجهها الصليب الأحمر السوري والذي بدوره لم يتمكن من تقديم يد العون بحجة العقوبات المفروضة على سوريا. بعد ذلك، اتصلنا بخفر السواحل الإيطالي الذي لم يقدم أي مساعدة على الإطلاق بل وحاول استنطاق المعلومات منا. ثم سافرت إحدى عائلات المفقودين إلى إيطاليا وحاولت البحث هناك: عبثًا.

ثم حاولنا البحث في مالطا عن طريق خفر السواحل المالطي الذي أكد عدم وجود أي من المفقودين مسجلين في سجلاتهم. في وقت لاحق، انتشرت بعض الأخبار مفادها أن 6 تونسيين من نفس القارب تواصلوا مع عائلاتهم وأخبروهم أنهم في سجن مالطي. لقد تحققنا من هذه المعلومات ووجدنا أنه حتى منتصف مارس، كان آخر دخول للاجئين إلى مالطا في نهاية عام 2021.

كما تواصلنا مع عدة سفن قامت بعمليات إنقاذ خلال تلك الفترة. عدنا مليئين بخيبة الأمل بعد ردود السفن غير الواضحة مثل عدم إعطاء أسماء من كانوا معها لأسباب أمنية ثم إنكار وجود أي فلسطيني أو سوري أو تونسي معها.

اتصلنا بالسلطات التونسية مرة أخرى لكنها لم تعلن بعد عن أنباء واضحة بشأن ركاب القارب المذكور. ولم يدل مسؤول الجالية السورية في تونس بأي تصريح وعندما تواصلنا معه شخصيًا كان رده أن جميع ركاب الرحلة غرقوا. أفادت وزارة

Lihidheb Mohsen, Beach in Zarzis



ارقد في سلام عبد الوهاب

عبد الوهاب يوسف شاعر سوداني شاب غرق في البحر الأبيض المتوسط في أوت 2020.

You'll die at sea.
Your head rocked by the roaring waves,
your body swaying in the water,
like a perforated boat.
In the prime of youth you'll go,
shy of your 30th birthday.
Departing early is not a bad idea;
but it surely is if you die alone,
with no woman calling you to her embrace:
"Let me hold you to my breast,
I have plenty of room.
Let me wash the dirt of misery off your soul".

أن تموت في عرض البحر
حيث الموج يصطفق بصخب
في رأسك
والماء يأرجح جسدك
كقارب مثقوب.

....
في مقتبل العمر
دون أن تبلغ الثلاثين بعد.
ليس سيئاً أن تغادر باكراً أبداً،

عبد الوهاب يوسف

ترجمة إلى العربية: عادل بابيكر

بين جرجيس ولا مبيدوزا

De l'autre coté de la mer,
Tu enterres les corps de mes frères,
Je sais, je sais ce que tu ressens,
A force de l'avoir fait souvent.
C'est dur, très dur, mon ami,
D'être témoin de cette infamie,
Avec un sentiment d'impuissance,
Devant cette cynique violence.
Moi aussi sur le littoral sud,
Ce sont Mamadou, Ali et Oualid,
Que j'ai humblement accompagné,
Avec des prières au ciel criées,
Pour faire parvenir leur calvaire,
A Dieu l'immense de l'univers.
Tu n'as pas seulement enterré les corps,
Mais l'âme de toute l'humanité.
Tu étais seul devant chaque naufragé.
Il était seul quand tu l'as enterré.
Chacun était seul sur les vagues de la mer.
Chacun a quelque part un père et une mère.
J'étais seul à les mettre sous terre,
Ils étaient seuls arrosés par mes sueurs.
Un oiseau seul survolait la scène,
De deux hommes qui s'enterrent sans haine.
Oui, mon ami Vincenzo Lombardo de Lampedusa,
Moi, de Zarzis, Mohsen surnommé Boughmiga,
Nous sommes certainement les seuls amis des
Harraga,
Que nous avons bien traités vivants, bien traités
morts,
Que nous avons respecté, comme des frères,
Dans ton cimetière de Lampedusa,
Et sur mon monticule de Ras Lemsa.

على الجانب الآخر من البحر،
أنت تدفن جثث إخوتي،
أعلم ، أعلم ما تشعر به
بعد أن فعلت ذلك مرات عديدة.
إنه من الصعب ، من الصعب جدًا، يا صديقي
مشاهدة هذا العار
شعور بالعجز أمام هذا العنف الساخر

أنا أيضًا على الساحل الجنوبي
هم مامادو وعلي ووليد
لقد رافقت بكل تواضع
مع صلاة إلى السماء صرخت
لإرسال محنتهم
إلى الله المتجلي في الكون

أنت لم تدفن الجثث فقط
بل روح البشرية جمعاء
كنت وحدك أمام كل منبوذ
كان وحيدا عندما دفنته
كل واحد كان بمفرده على أمواج البحر
لكل فرد في مكان ما أب وأم
كنت وحدي لأضعهم في الأرض
كانوا وحيدين يسقيهم عرقي
طار طائر واحد فوق المشهد
لرجلين يدفنان نفسيهما دون حقد

نعم ، صديقي فينسينزو لومباردو من لامبيدوزا
أنا من جرجيس، محسن الملقب بوغميقة
نحن بالتأكيد الأصدقاء الوحيدون للحرقاة
لأننا عالجن الموتى على قيد الحياة معاملة حسنة
احترمناهم مثل الاخوة
في مقبرتك في لامبيدوزا

محسن لهيذب، فنان بيئي وشاعر يعيش في
جرجيس

تجريم الهجرة

شبكة القبطان للدعم

على قنواتنا، يمكنك العثور على معلومات مفيدة حول التجريم. يمكنك الوصول إلى دعم قانوني بديل عن طريق إرسال رسالة خاصة إلينا. سيرد النشطاء والمتطوعون من خلال تقديم معلومات مفيدة والعمل على ربط الناس بالمحامين والدعم الاجتماعي إذا لزم الأمر.

حرية التنقل للجميع!



غالبًا ما يتم القبض على الأشخاص المتنقلين وسجنهم لقيادتهم قوارب تنقلهم إلى أوروبا. وهم في كثير من الأحيان متهمون بتهرب البشر دون الحصول على مساعدة قانونية مناسبة أو معلومات عن حقوقهم الأساسية. "شبكة القبطان للدعم" هي عبارة عن منصة أسسها نشطاء تضامناً مع المتهمين بقيادة القوارب إلى أوروبا وتسعى جاهدة لربطهم بشبكات الدعم المحلية والمحامين.

بريد إلكتروني: CAPTAIN.SUPPORT@PROTON.ME

فايسبوك: [HTTPS://WWW.FACEBOOK.COM/CAPTAINSupportLegalAid/](https://www.facebook.com/CAPTAINSupportLegalAid/)

انستغرام: [HTTPS://WWW.INSTAGRAM.COM/CAPTAIN.SUPPORT/](https://www.instagram.com/captain.support/)

يوتيوب: [HTTPS://WWW.YOUTUBE.COM/CHANNEL/UCES_TV6dvTIU77MPHYHcDhg](https://www.youtube.com/channel/UCES_TV6dvTIU77MPHYHcDhg)



تحرکات

المخيم الصيفي العابر للحدود الثاني



رسم من George.tte.s

وسّعوا البنى التحتية من أجل حرية التنقل!

تم تخصيص ورشة عمل رائعة لنشاط إحياء الذكرى، حيث قدم العديد من الأقارب، الذين فقدوا أفراد عائلاتهم بسبب نظام الحدود في الاتحاد الأوروبي، نضالاتهم من أجل التوضيح والاعتراف والعدالة.

قرروا أيضًا وضع العديد من صور المختفين والغرقى والقتلى من أحبائهم ليس في مكان ما على الهامش، ولكن في وسط مساحة المخيم مباشرة.

شارك أكثر من 700 ناشط من شمال وغرب إفريقيا ومن جميع أنحاء أوروبا في المعسكر الصيفي العابر للحدود الثاني بالقرب من نانت في فرنسا والذي اتبع مرة أخرى شعار "من أجل بناء وتوسيع البنى التحتية لحرية التنقل والمساواة في الحقوق". وقد بدأ بمعرض "بلا حدود" النابض بالحياة وخلال الأيام الأربعة التالية في منتصف شهر يوليو، تم عقد أكثر من 40 ورشة عمل وجلسة عامة حول العديد من المواضيع والأسئلة حول الطيران والهجرة.

تميزت الأيام الأربعة بجو محترم ومثمر للغاية. تبادل المشاركون أشكال تضامنهم المتعددة على الطريق وكذلك نضالاتهم اليومية وحملاتهم ضد الترحيلات والمخيمات وضد التجريم والتخارج.



التنسيق والتوثيق
 منصة من أجل الأشخاص
 المنكوبين في وسط البحر الأبيض
 المتوسط

الاتصال

الموقع: <https://civilmrcc.eu>
 البريد الإلكتروني: political-moderator@civilmrcc.eu