



Civil MRCC

Piattaforma di coordinamento e documentazione per le persone in pericolo nel Mediterraneo centrale

S
A
R
N
e
w
s

N°1

Luglio-Agosto
2022

ECHOES

Dal Mediterraneo centrale



Joe Rabe/Sea-eye.org, immagine di una barca in pericolo e della zattera di salvataggio utilizzata per il soccorso (dall'equipaggio della nave commerciale Berlin Express), maggio 2022.

P.10 - ANALISI

L'esternalizzazione delle frontiere dell'UE nel Mediterraneo centrale: un sistema di rimpatrio forzato in Libia

P.14 - INTERVISTA

Gord Gorden Isler, l'esperienza del trasbordo di Sea Eye: "Non ci sono ragioni per esitare"

P.16 - FRAMMENTO LEGALE

Vos Thalassa: il diritto all'autodifesa per le persone che rischiano di essere respinte in Libia

P.17 - AMPLIFICARE LE VOCI

Solidarietà con i rifugiati auto-organizzati in Libia!

P.18 - CRIMINALIZZAZIONE

Campagna per la liberazione de "El Hiblu3". Dal mare alla prigione: la criminalizzazione dei capitani in Italia

"FA LA DIFFERENZA!"

Centro di coordinamento del soccorso marittimo civile (CMRCC): non si tratta di un'idea futura o di una visione a lungo termine, è già una pratica quotidiana!

Dalla fine di Mare Nostrum, gli MRCC (Centri di coordinamento del soccorso marittimo) e le Guardie Costiere maltesi e italiane sono diventati sempre più disfunzionali per le persone in pericolo partite dalla Libia o dalla Tunisia. Le persone in movimento vivono regolarmente sulla loro pelle la non assistenza o addirittura i respingimenti conseguenti dalle politiche migratorie razziste degli Stati europei.

Le organizzazioni della flotta civile hanno dovuto colmare il vuoto lasciato dalle autorità nelle aree internazionali delle zone di ricerca e soccorso libiche e maltesi. Alarm Phone, una hotline attiva 24 ore su 24 e 7 giorni su 7, si è trovata sempre più spesso a svolgere il ruolo di centro di comunicazione per il coordinamento dei soccorsi.

Dal 1° gennaio al 30 giugno 2022:

- Oltre 20.000 persone sono arrivate in Italia, gran parte delle quali **autonomamente**
- **5.378** persone sono state **soccorse dalla flotta civile da 84 imbarcazioni** in pericolo (dati CMRCC)
- **9.973** persone sono state **respinte** in Libia e 777 sono morte o risultano **disperse** (dati IOM).

CHE COSA È IL CIVIL MRCC ?

Il Civil Maritime Rescue Coordination Centre (CMRCC ovvero Centro di coordinamento del soccorso marittimo civile) è una piattaforma di documentazione e cooperazione per le persone in difficoltà nel Mar Mediterraneo centrale

PERCHÈ UN CIVIL MRCC?

Con oltre 20.000 migranti morti o dispersi dal 2014, il Mar 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 dai suoi Stati membri.

L'obiettivo dell'"esternalizzazione delle frontiere" è chiaro: nessuno deve attraversare il Mediterraneo. A tal fine, l'UE e i suoi Stati membri collaborano e delegano il compito di presidiare i confini acquei a Paesi terzi, nonostante questi non siano affatto sicuri.

Negli ultimi anni, l'intera responsabilità di intervenire per intercettare le persone nel Mediterraneo centrale è stata delegata alla Libia e alla Tunisia. Tuttavia, questi due Paesi non solo non hanno la capacità di assumersi appieno questa responsabilità, ma soprattutto non sono in grado di offrire un luogo sicuro per lo sbarco, come richiesto invece dal diritto internazionale. In Libia, in particolare, le persone devono affrontare prigionia, tortura, sfruttamento e violenza.

Mentre molti decidono o sono costretti a rischiare la vita attraversando il Mediterraneo centrale per cercare protezione in Europa, invece di garantire loro un canale sicuro d'ingresso, gli Stati dell'UE hanno istituito un sistema su larga scala di rimpatrio forzato verso la Libia e la Tunisia (vedi "Analisi" a p.??).

Di conseguenza, le Autorità marittime dell'UE sono diventate sempre più disfunzionali nella regione, adottando una pratica di omissioni sistematiche, interventi ritardati e facilitazione dei rimpatri forzati, in violazione delle leggi del mare e delle convenzioni internazionali sui diritti umani. In questo contesto, il CivilMRCC è stato fondato per garantire il soccorso delle persone in pericolo in mare e il loro sbarco in un luogo sicuro, nel pieno rispetto delle norme del diritto internazionale.

CHE COSA FA IL CIVIL MRCC?

Alla luce della necessità di colmare il colpevole vuoto lasciato dalle Autorità nelle acque internazionali tra le coste della Libia e l'Europa, il CivilMRCC:

- si adopera per responsabilizzare gli Stati costieri sul loro dovere di coordinare le attività di ricerca e salvataggio nel rispetto dei principi dei diritti umani e per sostenere i comandanti delle navi impegnate nelle operazioni di salvataggio in mare;

- facilita e migliora la cooperazione e la comunicazione tra i diversi attori non-statali impegnati nelle operazioni di ricerca e salvataggio (SAR) in mare;
- raccoglie dati e informazioni sui casi che hanno bisogno di soccorso nell'area del Mediterraneo centrale, al fine di sensibilizzare l'opinione pubblica e sostenere le iniziative di inchiesta e pressione politica.

La presenza della società civile in mare è necessaria per monitorare e documentare le violazioni dei diritti fondamentali delle persone e per evitare la continua perdita di vite umane, che sono il risultato delle politiche migratorie europee restrittive e del mancato rispetto dei principi SAR. Il CivilMRCC fornisce l'infrastruttura necessaria per consentire agli attori civili di fornire assistenza in mare, sostenendo lo stato di diritto contro le pratiche irresponsabili e ciniche degli Stati sovrani.

CHI È IL CIVIL MRCC?

Il CivilMRCC è una rete di diversi attori non governativi e individui con esperienza SAR nel Mediterraneo. Non è quindi un attore vero e proprio, ma una rete di solidarietà fluida e in costante crescita. Il progetto è auto-organizzato e l'infrastruttura è costruita da tutti gli attori coinvolti.

Sostiene la flotta di ONG che dal 2014 hanno assistito e portato in salvo decine di migliaia di vite. Ciò è avvenuto attraverso i salvataggi in mare effettuati dalle navi delle ONG e i voli di monitoraggio aereo dei loro velivoli, nonché attraverso Alarm Phone, il centralino telefonico d'allerta, che ha assistito oltre 4.000 imbarcazioni in pericolo dal 2014.

Il CivilMRCC intende contribuire a creare una rete di solidarietà a sostegno delle persone in movimento e si impegna a garantire assistenza in mare tutelando il diritto internazionale.



Website: <https://civilmrcc.eu>

FA LA DIFFERENZA!

UN DIARIO DEL COORDINAMENTO DEI SOCCORSI DA PARTE DELLE ORGANIZZAZIONI CIVILI NEL MEDITERRANEO CENTRALE

La seguente parte fornisce una panoramica del livello e dell'impatto del coordinamento dei soccorsi da parte delle organizzazioni civili nel Mediterraneo centrale, utilizzando brevi resoconti ed estratti di Twitter.



MAGGIO 2022

Maggio è stato un mese molto impegnativo per Alarm Phone (AP) e la Flotta civile. Il CMRCC ha appreso di un totale di 118 imbarcazioni partite dalla Libia. 12 delle imbarcazioni con cui AP era in contatto sono state intercettate illegalmente dalla cosiddetta Guardia Costiera Libica (LCG) finanziata dall'UE.

AP era a conoscenza di altri 26 respingimenti verso la Libia, due dei quali effettuati dalla SSA, una milizia libica, e di uno verso la Tunisia. Un'imbarcazione che aveva contattato AP da Bengasi è stata soccorsa dalla Guardia Costiera italiana, un'altra è stata monitorata da un mercantile e infine portata a Malta. Un'imbarcazione partita da Tobruk è stata soccorsa in Grecia. 8 imbarcazioni che avevano allertato AP sono arrivate a

Lampedusa autonomamente. In totale, il CMRCC ha appreso di 32 imbarcazioni dalla Libia e 35 dalla Tunisia che hanno raggiunto autonomamente l'isola durante il mese di maggio.

Le navi delle ONG (Sea Eye 4, Geo Barents, Ocean Viking, Astral e Nadir) hanno soccorso 16 imbarcazioni in pericolo. 14 di loro avevano già chiamato AP, che ha informato le ONG e le autorità competenti. Un caso già in contatto con AP è stato trasbordato da una nave mercantile alla Sea-Eye 4, poiché la nave della ONG era meglio equipaggiata della nave mercantile.

Un'imbarcazione che era in contatto con AP è naufragata e una persona è morta, mentre 75 sono disperse.

6 Maggio Alarm Phone viene contattato da 34 persone in pericolo e allerta le autorità competenti (1).

8 Maggio Due giorni dopo l'allarme lanciato da Alarm Phone per 34 persone in pericolo al largo della Libia, le persone vengono salvate da un mercantile e successivamente, il 9 maggio, vengono trasbordate sulla nave dell'ONG Sea-Eye 4 (Sea Eye) (2).

9 Maggio Geo Barents (MSF) individua e soccorre 2 gommoni sovraffollati (204 persone) di cui uno che aveva chiamato Alarm Phone.

10 Maggio Dopo altre 3 segnalazioni da parte di Alarm Phone e con il supporto aereo di Pilotes Volontaires, Geo Barents soccorre 171 persone da 3 diverse imbarcazioni.

11 Maggio L'aereo gestito da Pilotes Volontaires, Colibri 2, avvista un'imbarcazione con 67 persone in pericolo e informa le autorità e Geo Barents, che le ha salvate (3).

12 Maggio Alarm Phone inoltra una richiesta di soccorso da parte di 29 persone a bordo di un'imbarcazione in legno non idonea alla navigazione e Geo Barents soccorre il gruppo.

13 Maggio In collaborazione con una nave mercantile, Sea Eye 4 soccorre 24 persone in fuga dalla Libia dopo una segnalazione da Alarm Phone. Le persone erano in mare già da diversi giorni.

19 Maggio L'equipaggio dell'Ocean Viking (SOS Méditerranée) salva 158 sopravvissuti da due gommoni sovraccarichi nell'area di ricerca e soccorso libica.

22 Maggio Nadir (RESQSHIP) individua 75 persone su un gommone. Stabilizza l'imbarcazione e si prende cura delle persone fino all'arrivo della Ocean Viking. Ocean Viking arriva e prende a bordo le persone.

24 Maggio Il veliero Astral (Open Arms) in seguito a un allarme lanciato da Alarm Phone e fornisce assistenza a 64 persone in difficoltà.

25 Maggio I due velieri Nadir e Astral soccorrono 110 persone in un'operazione congiunta. Alarm Phone li ha informati del caso di pericolo (4) – caso dettagliato a p.9.

30 Maggio Nadir assiste un'imbarcazione in pericolo, avvisata da Alarm Phone, fino all'arrivo del nuovo mezzo veloce Aurora (Sea Watch), che effettua il suo primo soccorso di 86 persone.

1

Alarm Phone
@alarm_phone

SOS ~34 ppl in distress off #Benghazi!
Alarmphone is in contact with a boat in distress off #Libya. People are asking for help due to strong wind & waves. We alerted authorities & ask for immediate rescue as the boat is in danger of capsizing due to difficult weather conditions!

DD: 33.944°, 18.618°
DMS: 33° 56' 36.6", 18° 37' 3"
~34 people in distress

8:53 PM · May 6, 2022 · Twitter for Android

4

RESQSHIP
@resqship

SOS im zentralen Mittelmeer! Die Besatzungen von #Nadir und #Astral brauchen dringend Hilfe.

Kurz vor Mitternacht fand die #Nadir ein völlig überfülltes Holzboot mit 110 Menschen an Bord. (1/3)

8:27 AM · May 25, 2022 · Twitter Web App

2

sea-eye
@seaeyeorg

Am Freitagabend meldete @alarm_phone einen Seenotfall in internationalen Gewässern, nördlich von Benghazi. Das Containerschiff BERLIN EXPRESS war als erstes am Unglücksort und fand ein Schlauchboot mit 34 Menschen. 1/

2-4: @joe_rabe_

9:17 AM · May 9, 2022 · Twitter for iPhone

3

Pilotes Volontaires
@PVolontaires

Hier, 11/05, sauvetage de 67 personnes. Hier, nous avons repéré une embarcation à la dérive à près de 100kms des côtes italiennes, avec à son bord 67 personnes. L'embarcation penchait dangereusement d'un côté et aurait pu chavirer à n'importe quel instant. 1/4

9:41 PM · May 12, 2022 · Twitter Web App



GIUGNO 2022

Il CMRCC ha appreso di 167 imbarcazioni che hanno lasciato la Libia a giugno. 22 imbarcazioni che hanno contattato Alarm Phone sono state soccorse da navi ONG (Sea Watch 3, Sea Watch 4, Mare Jonio, Imara, Sea Eye 4, Aita Mari, Nadir, Louise Michel, Ocean Viking, Geo Barents) mentre 13 imbarcazioni sono state intercettate dalla cosiddetta Guardia Costiera libica.

In totale il CMRCC è a conoscenza di 34 imbarcazioni provenienti dalla Libia e 77 imbarcazioni provenienti dalla Tunisia che sono arrivate autonomamente a Lampedusa. Un'imbarcazione è stata soccorsa da una nave mercantile.

2 Giugno	A seguito di un allarme condiviso da Alarm Phone con le autorità e le ONG, la Sea Watch 3 soccorre prima 49 persone in difficoltà e successivamente un'imbarcazione con 25 persone in pericolo.
3 Giugno	Sea Watch 3 soccorre 99 persone che avevano chiamato Alarm Phone e individua un altro caso di 49 persone in pericolo..
5 Giugno	Le navi delle ONG Sea Watch 3 e Mare Jonio (Mediterranea - Saving Humans) seguono una segnalazione di Alarm Phone e riescono a salvare 85 persone insieme. Mare Jonio, subito dopo, soccorre un'altra imbarcazione in difficoltà. La cosiddetta LCG tenta senza successo di ostacolare l'operazione di salvataggio (<i>caso dettagliato a pag. 9</i>).
6 Giugno	Il veliero Imara (r42) trova 63 persone in difficoltà (5), informa le autorità e le ONG, stabilizza la situazione e assiste le persone fino a quando la Mare Jonio arriva sul posto e le soccorre. I sopravvissuti, qualche giorno dopo, pubblicano un messaggio di lutto per il giovane Mohammed, morto nel centro di detenzione libico di Ain Zara (6).
9 Giugno	Dopo diversi giorni di attesa davanti alle coste italiane, la Sea-Watch 3 e la Mare Jonio vengono fatte sbarcare a Pozzallo.
13 Giugno	Sea Eye 4 soccorre 63 persone che hanno chiamato Alarm Phone per chiedere aiuto dopo essere partite da Abu Kammash, nella Libia occidentale.
14 Giugno	Aita Mari (Salvamento Marittimo Umanitario) soccorre 11 persone in difficoltà che avevano contattato Alarm Phone , che ha informato le autorità e la nave ONG.
15 Giugno	Seabird 1 delle operazioni aeree di Sea Watch individua 70 persone in difficoltà e informa la barca a vela Nadir perchè intervenga e stabilizzi l'imbarcazione in pericolo. Poiché era vicina a Lampedusa, hanno poi allertato la Guardia Costiera italiana che ha preso in consegna le persone (7). Contemporaneamente, più a sud, la Sea Eye 4 e l' Aita Mari soccorrono altre 347 persone da 3 imbarcazioni in difficoltà.
16 Giugno	Aita Mari soccorre 40 persone che hanno chiamato Alarm Phone (8). Sea Eye 4 soccorre 76 persone che hanno chiamato Alarm Phone .
17 Giugno	La barca veloce Louise Michel trova e salva 17 persone che stavano per essere intercettate illegalmente e riportate in Libia. Un drone di FRONTEX era presente e probabilmente coinvolto nell'organizzazione del respingimento. Lo stesso giorno, la Louise Michel salva altre 96 persone che hanno chiamato Alarm Phone. Nel frattempo, Aita Mari soccorre altre 45 persone che hanno chiamato Alarm Phone .
18 Giugno	Nadir trova 29 persone in difficoltà, mentre Louise Michel soccorre un gommone di 52 persone che avevano chiamato Alarm Phone . Il velivolo Seabird 1 della Sea Watch individua un'altra imbarcazione in difficoltà e riesce ad allertare una nave mercantile nelle vicinanze che soccorre le 96 persone. Tutte le persone soccorse sono state trasferite a bordo della Sea-Watch 4 , che era l'unica nave sufficientemente equipaggiata nelle vicinanze ed era in grado di fornire una migliore assistenza alle persone in difficoltà (<i>caso dettagliato a pag.9</i>).
20 Giugno	In seguito alle informazioni comunicate alle autorità e alla nave da Seabird 1 , la Sea Watch 4 conduce il salvataggio di 23 persone in difficoltà (9).
23 Giugno	Nadir soccorre 19 persone in pericolo che avevano chiamato Alarm Phone .
24 Giugno	Louise Michel soccorre 59 persone in pericolo, trovate da un peschereccio di passaggio che ha inviato un mayday relay - una procedura di emergenza che fornisce informazioni su un'imbarcazione in difficoltà via radio marittima o aerea, chiedendo a qualsiasi mezzo nelle vicinanze di prestare assistenza (10). L' Ocean Viking avvista e soccorre un'imbarcazione in difficoltà con 15 persone.
26 Giugno	Ocean Viking soccorre una barca in pericolo con 75 persone nella zona SAR libica.
27 Giugno	Geo Barents segue una segnalazione di emergenza di Alarm Phone . Una volta che la nave arriva sul posto, l'imbarcazione in difficoltà affonda. Circa 30 delle 100 persone originariamente presenti sull'imbarcazione risultano disperse (11). Un'altra imbarcazione nella zona è soccorsa da Ocean Viking .
30 Giugno	L' Ocean Viking conduce 3 operazioni di soccorso: la prima barca con 49 persone in pericolo, poi 14 altre persone, che erano state avvistate da Seabird 1 (12). Entrambe le barche avevano chiamato Alarm Phone prima, che aveva informato le ONG e le autorità. Poi, l'Ocean Viking soccorre una terza barca in pericolo con 8 persone a bordo.

5

r42_sailandrescue @r42sailandrescue

Breaking News:
Last Night **#imara** found a overcrowded wooden boat with 86 people. In collaboration with **#marejonio** @mediterraneanrescue all people could be saved after MRCR Malta ignored all of our mayday calls. Thank you for this great teamwork!

1:39 PM · Jun 6, 2022 · Twitter for iPad

6

Mediterranea Saving Humans @RescueMed

ستظل في قلوبنا يا محمد. أنت ، من ناحية أخرى ، سلبت حياتك منك في **#ليبيا** ، في حجم معسكر الاعتقال بـ **#عين-زارا**. سنأخذك معنا أيها الشاب من دارفور ، ستمشي بأرجلكم ، ستتنفس بأنفاسنا. ستكون موجودا دائما في كفاحنا من أجل الحياة ضد مصير الموت الذي قرره الأقوياء من أجلك.

1/2

Translate Tweet



Refugees In Libya

3:05 PM · Jun 10, 2022 · Twitter Web App

9

Sea-Watch International @seawatch_intl · Jun 20

Our crew just rescued 23 people from a small boat in distress that our **#Seabird 1** had informed us about. Right after, 29 people from the **#Nadir** were taken on board the **#SeaWatch4** as our ship is better equipped to care for them. We now have a total of 313 guests on board.



ALT ALT

9 28 118

7

Sea-Watch International @seawatch_intl · Jun 15

Here our **#Seabird** crew found 6 boats yesterday. We know only from one that it arrived in Lampedusa because Maltese and Italian authorities withhold information about the other cases.

10

LouiseMichel @MVLouiseMichel

#LouiseMichel rescued another 59 people from an overcrowded rubber boat. Some were already in the water due to dangerous manoeuvres of the so called Libyan Coast Guard, who were guided to the case by a Maltese helicopter. All 59 people are being taken care of by our crew now.



9:06 PM · Jun 24, 2022 · Twitter for iPhone

8

maydayterraneo @maydayterraneo

"En el último rescate había muchos chavales de 14-16 años que llevaban muchísimas horas sin comida ni bebida y a pleno sol. Todas las personas rescatadas cuentan historias de auténtico terror de su paso por Libia". Izaskún Arriarán.

@IB3televisio @Asiersangar

Translate Tweet



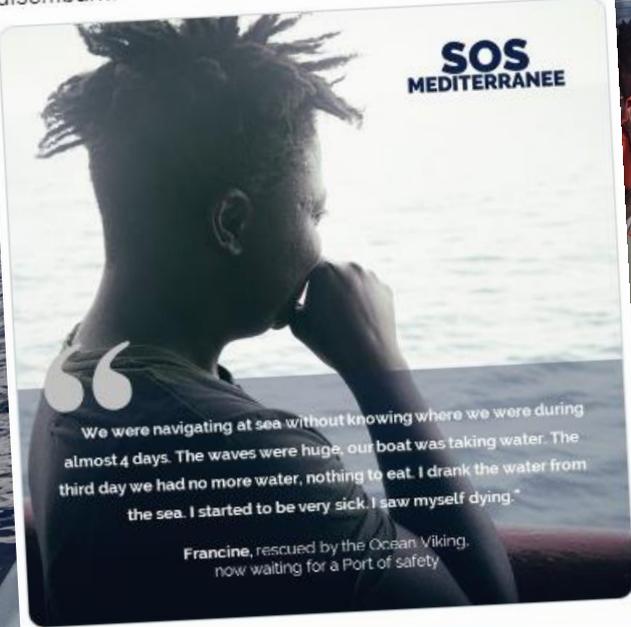
6:02 PM · Jun 27, 2022 · Twitter Web App



12

SOS MEDITERRANEE
@SOSMedIntl

Francine*, 32, was rescued 2 days ago at night by the #OceanViking, after spending almost 4 days drifting at sea with 13 other people. She shared to our team that she feels deeply traumatised by this dreadful journey. She is now onboard with 227 survivors waiting to disembark.



2:39 PM · Jul 2, 2022 · Twitter for Android

11

MSF Sea
@MSF_Sea

#GeoBarents team witnesses #tragedy in Central Med
Dozens of people struggled to survive in the water. Currently several people are still very weak and looked after by the medical team. All of them are severely traumatized and shocked.

FOCUS

24.05.2022 - 24.05.2022 - Segnalazione di Alarm Phone, operazione di soccorso congiunta di Nadir e Astral

Alarm Phone è stato contattato dalle persone a bordo di una barca di legno blu partita da Abu Kammash, in Libia, la sera del 24 maggio. L'imbarcazione, sovraffollata e non idonea alla navigazione, trasportava 110 persone, tra cui 5 minori non accompagnati. Le persone a bordo hanno comunicato la loro posizione a Alarm Phone intorno alle 19:00 CEST, indicando che si trovavano nella zona di ricerca e salvataggio maltese. L'imbarcazione in pericolo ha iniziato ad andare alla deriva, con il motore che non funzionava, mentre Alarm Phone durante la notte ha continuato ad aggiornare le autorità con le posizioni dell'imbarcazione, senza ottenere risposta.

Il veliero **Nadir** (RESQSHIP) è stato il primo a rispondere a queste comunicazioni, localizzando l'imbarcazione in pericolo intorno a mezzanotte e distribuendo giubbotti di salvataggio alle persone a bordo, ma senza poterle imbarcare. Un altro veliero delle ONG, l'**Astral** (Proactiva Open Arms), è poi arrivato per prestare assistenza, distribuendo zattere di salvataggio mentre le condizioni meteorologiche peggioravano. Tuttavia, l'imbarcazione in difficoltà si è rovesciata poco dopo a causa del peso dell'acqua che aveva già imbarcato, e molte persone sono finite in acqua.

I naufraghi sono quindi rimasti nelle zattere di salvataggio, mentre tutte le parti in causa sollecitavano le autorità competenti ad agire e attendevano che queste inviassero una nave di soccorso adeguata. Le presunte autorità competenti non avevano ancora intrapreso alcuna azione di soccorso dopo il primo allarme lanciato da Alarm Phone, mentre l'agenzia europea per il monitoraggio delle frontiere Frontex aveva anche due suoi aerei in orbita intorno alla scena in momenti diversi durante la mattina del 25 maggio.

Una nave della Marina tunisina è arrivata intorno alle 10:15 CEST, nonostante la posizione fosse ancora nell'area di competenza maltese, tentando di prelevare le persone dalle zattere di salvataggio. Le persone hanno iniziato a gettarsi in acqua per sfuggire a quello che sapevano sarebbe stato un respingimento verso la Tunisia. La nave tunisina ha quindi annullato l'operazione e ha ordinato all'Astral di imbarcare tutti i sopravvissuti, anche se l'Astral (come la Nadir) è una barca a vela più piccola e non ha la capacità di contenere in sicurezza sul ponte tutte le persone soccorse.

Le persone sono state infine sbarcate al sicuro a Lampedusa dopo essere state soccorse dall'Astral, a dimostrazione dell'eccellente cooperazione tra le

squadre di terra e di bordo di 3 diverse ONG che hanno salvato vite umane in questo scenario critico, nonostante

la prolungata mancanza di risposta e la deliberata negligenza delle autorità.

04.06.2022 – Segnalazione da peschereccio e Alarm Phone, operazione di soccorso congiunta di Sea-Watch 3 e Mare Jonio

Alarm Phone è stato chiamato dalle persone a bordo di un peschereccio nero in legno durante la sera e ha allertato le autorità con la posizione di questa imbarcazione nell'area di competenza maltese. Poco dopo, anche la nave ONG **Sea Watch 3** (Sea-Watch) ha ricevuto via radio informazioni su un potenziale caso di pericolo da un peschereccio nelle vicinanze. Anche la nave ONG **Mare Jonio** (Mediterranea) ha risposto alla chiamata, offrendosi di assistere la Sea-Watch 3 nella ricerca e nel successivo salvataggio delle persone.

In quel momento, un aereo delle Forze Armate di Malta era in orbita sul luogo della richiesta di soccorso e si può presumere che i suoi equipaggi in volo e a terra fossero a conoscenza delle persone in difficoltà, anche se né l'aereo né le autorità competenti hanno coordinato una risposta, né hanno comunicato con le navi di soccorso disponibili, né

si sono impegnati in alcuno sforzo apparente per assistere le persone a bordo della nave sovraffollata e inadeguata.

Intorno alle 00:50 CEST del 05.06, la Sea-Watch 3 e Mare Jonio sono finalmente entrate in contatto visivo con l'imbarcazione in difficoltà e hanno intrapreso un'operazione di salvataggio congiunta trasportando le persone in salvo a bordo dei loro RHIB. 84 persone in totale sono state soccorse dalle navi e sono state imbarcate sulla Sea-Watch 3, tra cui 11 donne e 3 bambini. Le persone sono state sbarcate a Pozzallo dopo questa ben riuscita operazione congiunta delle squadre di terra e di bordo di 3 diverse ONG, che ha permesso di salvare persone vulnerabili da una situazione potenzialmente mortale nella notte del Mediterraneo centrale.

18.06.2022 – Persone in difficoltà localizzate dalle operazioni aeree della Sea-Watch e Alarm Phone., le ONG coordinano il salvataggio da parte di una nave mercantile e il successivo trasbordo su una nave ONG

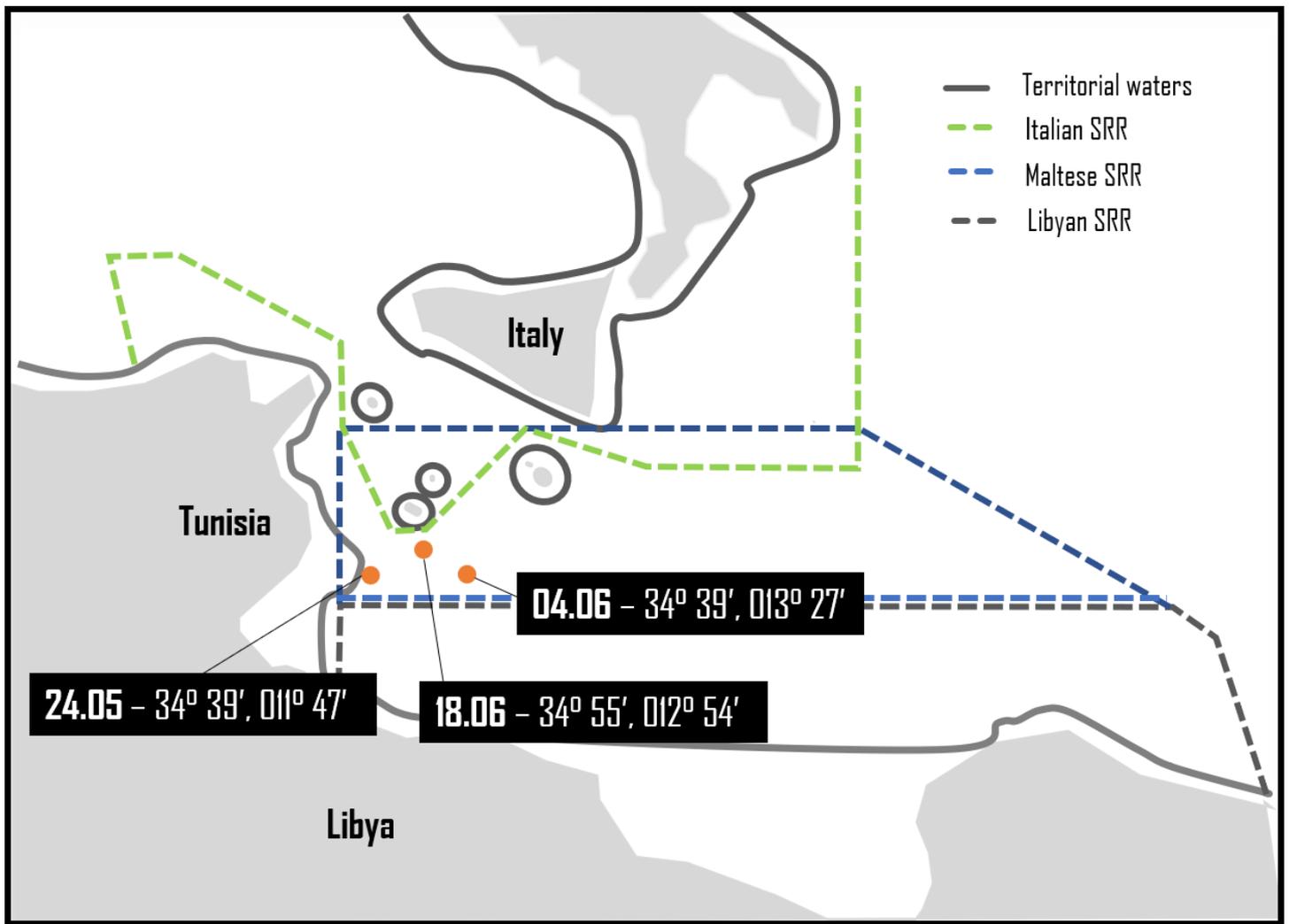
Intorno alle 14:20 CEST, l'aereo della ONG **Seabird 1** (Sea-Watch Airborne Operations) ha individuato 95 persone a bordo di un'imbarcazione sovraffollata in difficoltà all'interno dell'area di competenza maltese. Parallelamente all'allerta delle autorità, l'equipaggio aereo di Seabird 1 ha contattato la vicina nave mercantile (M/V) **Aslihan**, esortando il suo equipaggio a cambiare rotta e ad assistere le persone in difficoltà. In conformità con gli obblighi di salvataggio delle persone in pericolo in mare previsti dal diritto marittimo internazionale, l'equipaggio della Aslihan si è recato sulla posizione indicata dalla Seabird 1, imbarcando poi le persone in difficoltà sulla propria nave.

Cibo, acqua, forniture mediche e competenze dell'equipaggio a bordo della M/V Ashilan erano tuttavia insufficienti a soddisfare le esigenze delle persone soccorse, alcuni delle quali erano in pessime condizioni

di salute. Dopo aver omesso di coordinare il salvataggio, le autorità hanno fallito anche nell'assistere la nave mercantile dopo la sua pericolosa operazione - non assegnando un luogo di sicurezza per lo sbarco dei naufraghi, né offrendosi di imbarcare le persone su una delle loro navi adeguatamente attrezzate.

Pertanto, dopo un successivo incontro e una valutazione da parte della nave ONG **Sea-Watch 4** (Sea-Watch), le persone sono state trasbordate dalla nave mercantile alla nave ONG, dove hanno potuto essere assistite in modo adeguato. La nave mercantile è stata quindi libera di continuare le sue normali operazioni, mentre l'equipaggio della Sea-Watch 4 si è occupato delle persone salvate e del loro corretto sbarco in un porto sicuro.

L'evento sottolinea ancora una volta l'importanza degli sforzi congiunti di diversi elementi della società civile per unire le forze e sostenere il diritto internazionale in alto mare, di fronte alla deliberata non osservazione di queste stesse leggi da parte di coloro che sono responsabili di salvare vite umane nella regione.



ANALISI

L'ESTERNALIZZAZIONE DELLE FRONTIERE DELL'UE NEL MEDITERRANEO CENTRALE: L'ATTUAZIONE DI UN SISTEMA DI RIMPATRIO FORZATO IN LIBIA

Negli ultimi anni l'esternalizzazione delle frontiere è diventata il principale strumento con cui l'UE cerca di fermare le persone in movimento dirette in Europa. Il principio è tanto semplice quanto cinico: esternalizzare a Paesi terzi il controllo delle frontiere e le violazioni dei diritti che questi controlli necessariamente comportano. Per arginare la migrazione attraverso il Mediterraneo centrale, gli Stati membri dell'UE hanno cooperato con i Paesi del Nord Africa fin dagli anni 2000, fornendo supporto logistico, operativo e finanziario per controllare le loro coste e impedire che venissero raggiunte quelle europee.

A partire dal 2016, di fronte a un numero costantemente elevato di arrivi di migranti, l'Italia e l'UE hanno accelerato le pratiche di controllo delle frontiere esternalizzate, soprattutto in Libia, vista come uno dei principali luoghi di partenza. Seguendo una strategia di "respingimento per procura", le politiche migratorie europee hanno istituito un sistema di rimpatrio forzato in Libia. Combinando il potenziamento delle capacità della cosiddetta Guardia Costiera libica e la criminalizzazione del soccorso civile in mare, queste politiche stanno violando il diritto

internazionale e aggravando la situazione delle persone in movimento che cercano di fuggire dalla Libia.

RAFFORZAMENTO DELLA CAPACITÀ DELLA COSIDDETTA LCG

Nell'autunno 2016, mentre la Libia era ancora considerata uno Stato fallito dalla comunità internazionale ed era dilaniata dalla guerra civile, l'UE ha iniziato ad addestrare personale della LCG attraverso l'operazione EUNAVFOR MED (operazione navale dell'UE istituita nel 2015 per combattere il traffico di migranti e la tratta di esseri umani nel Mediterraneo centrale).

Nel febbraio 2017, il ministro dell'Interno italiano Minniti del Partito Democratico, con il sostegno politico e finanziario delle istituzioni dell'UE, ha firmato un memorandum d'intesa con il governo di Al Serraj in Libia, stabilendo una forte cooperazione tra i due Paesi nella lotta alla migrazione illegale dalla Libia. Nell'ambito dell'attuazione del Memorandum, le autorità italiane hanno fornito sostegno finanziario e logistico alla

cosiddetta Guardia costiera libica, incrementando fortemente la sua presenza in mare attraverso la fornitura di navi e la formazione del personale, consentendole di effettuare un numero molto elevato di intercettazioni di persone in fuga dalla Libia.

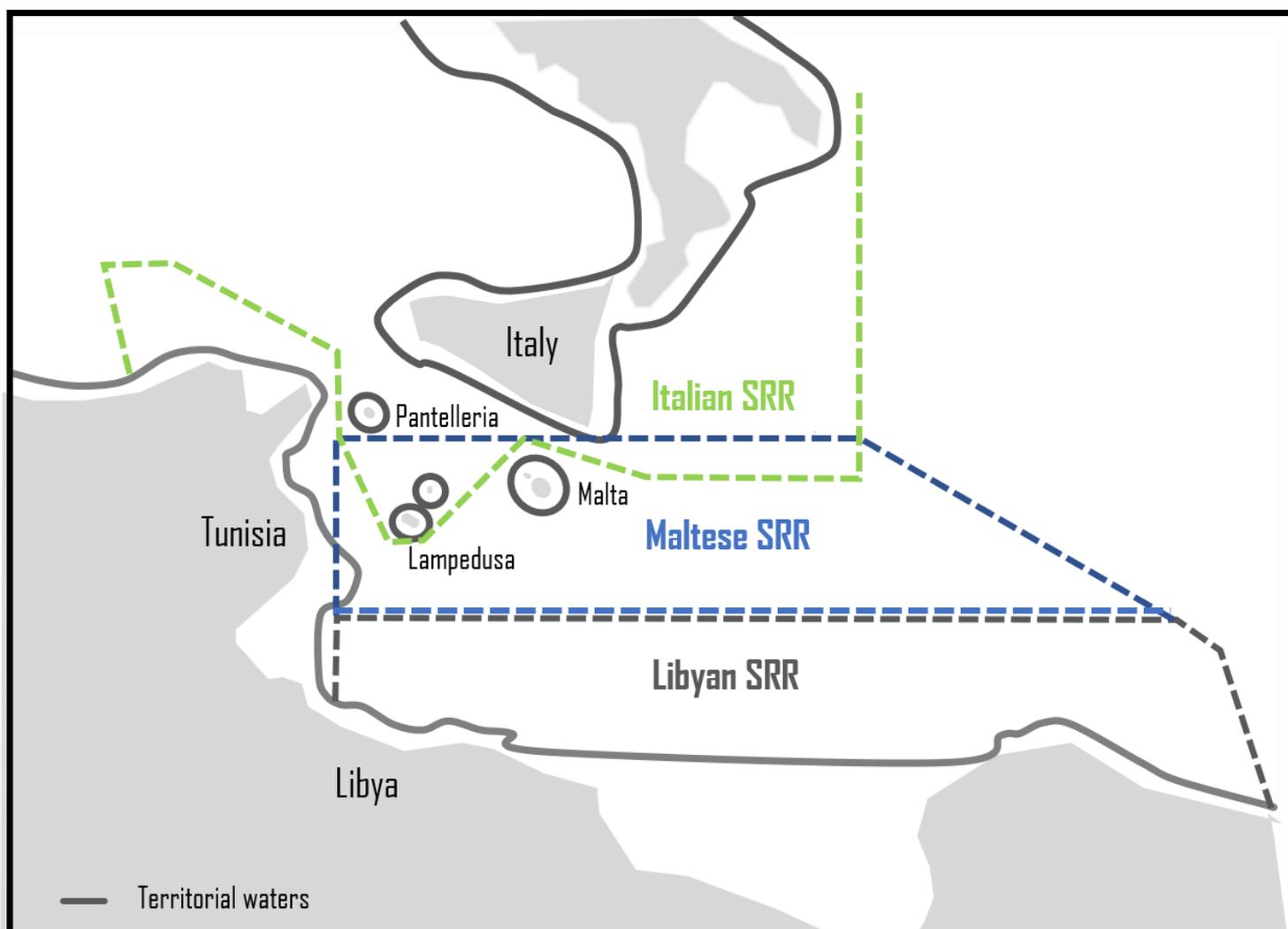
Nel luglio 2017 è stato adottato il programma dell'UE "Sostegno alla gestione integrata delle frontiere e della migrazione in Libia" per rafforzare ulteriormente la capacità delle autorità libiche attraverso una dotazione di 46 milioni di euro. Una parte significativa di questi fondi è stata destinata ad aumentare la presenza in mare della cosiddetta Guardia Costiera libica e a conferirle tutti gli attributi di un corpo di Guardia Costiera funzionante - tra cui una zona SAR e un Centro di Coordinamento e Soccorso Marittimo (MRCC) funzionante, con l'obiettivo di permettere alla Libia di sostituirsi all'Italia per quanto riguarda l'organizzazione e il coordinamento dei "salvataggi" in quest'area, e all'Italia e a Malta di sottrarsi alle proprie responsabilità e di fare sempre riferimento ufficialmente alla Libia come autorità competente.

Questo obiettivo è stato ufficialmente raggiunto nel giugno 2018 con la registrazione presso l'Organizzazione Marittima Internazionale di una zona SAR a 200 chilometri a nord della capitale Tripoli e la creazione di un MRCC libico. Nel 2020 sono stati inoltre creati e finanziati da Malta altri due "centri di coordinamento" in Libia.

È tuttavia importante sottolineare che finora la Libia non ha dimostrato alcuna capacità di gestire la vasta area dichiarata come regione di ricerca e salvataggio (SRR), nè in termini di conoscenze tecniche nè di attrezzature, e anzi ritardando o rifiutando regolarmente il "salvataggio". Inoltre, la Libia non è in nessun caso un luogo sicuro per lo sbarco delle persone soccorse, che vengono sistematicamente riportate in centri di detenzione dove le loro vite sono minacciate e i loro diritti umani gravemente violati. Questa circostanza non è nuova né sconosciuta alle autorità europee. Al contrario, è stata ampiamente documentata da organizzazioni non governative e governative, giornalisti, ricercatori e attraverso le testimonianze diffuse di coloro che hanno subito violazioni dei loro diritti fondamentali in Libia e sono poi riusciti a raggiungere l'Unione Europea.

GLI STATI MEMBRI DELL'UE SFUGGONO ALLE RESPONSABILITÀ DELLA SAR

Con l'obiettivo di evitare a tutti i costi lo sbarco in Europa dei migranti salvati o intercettati, gli Stati membri dell'UE si sono gradualmente sottratti alle loro responsabilità di ricerca e salvataggio. Questa tendenza è iniziata già nel novembre 2014, quando si è conclusa l'operazione di salvataggio a guida italiana Mare Nostrum. Lanciata all'indomani del naufragio di Lampedusa dell'ottobre 2013 (durante il quale 368 persone sono morte), l'operazione, che ha salvato migliaia di persone, è stata indicata come un



"fattore di attrazione" responsabile dell'aumento degli attraversamenti di migranti nel 2014 e del maggior numero di sbarchi in Italia. Un anno dopo il suo inizio, Mare Nostrum è stata sostituita dall'operazione Triton di Frontex, che opera con una capacità minore e una zona di ricerca e salvataggio molto più piccola.

Il ritiro degli Stati dell'UE dalle operazioni di ricerca e soccorso si è accelerato con il rafforzamento della capacità della cosiddetta LCG. Mentre nella zona "SRR" libica gli MRCC europei si rifiutano categoricamente di intervenire, facendo riferimento alla responsabilità del cosiddetto LCG, la non assistenza tende a diventare la regola anche nelle zone SAR europee, l' MRCC di Roma ha progressivamente ridotto la propria responsabilità diretta per i salvataggi a una piccola fascia intorno a Lampedusa. Nella zona di ricerca e soccorso maltese, l'RCC Malta e le Forze Armate di Malta ritardano i soccorsi o si rifiutano di salvarli, mentre coordinano i respingimenti per procura.

COORDINARE I RESPINGIMENTI DAL CIELO

Allo stesso tempo, l'UE ha gradualmente sostituito i propri mezzi di sorveglianza marittima con mezzi aerei, per evitare di dover sbarcare nei porti europei le persone soccorse o intercettate. È il caso della missione Frontex, che ora dispone solo di aerei di sorveglianza e droni (Multipurpose Aerial Surveillance), ma anche della missione EUNAVFOR MED Sophia dopo marzo 2019, quando, a seguito del mancato accordo a livello europeo per ricollocare i migranti salvati nell'ambito della missione e sbarcati in Italia, le operazioni marittime sono state sospese e sostituite da pattugliamenti aerei. Nell'aprile 2020, EUNAVFOR MED Sophia è stata sostituita da Irini, che ha reintrodotta le operazioni marittime per far rispettare l'embargo sulle armi, ma solo nelle aree più a est, dove ci sono poche possibilità di incontrare le imbarcazioni di migranti in partenza dalla Libia.

I velivoli trasmettono direttamente video e altri dati alle autorità libiche, consentendo un monitoraggio in tempo reale ai confini dell'UE e oltre, anche per individuare tempestivamente le imbarcazioni di migranti in partenza dalla Libia. Questa condivisione di informazioni tra le autorità SAR dell'UE e della Libia serve a guidare la cosiddetta LCG verso le imbarcazioni che saranno poi catturate e costrette a tornare in Libia. Questa strategia viene utilizzata per respingere efficacemente i migranti in Libia dalle acque internazionali, compresi i "pushback" dalla zona SAR maltese. Negli ultimi anni sono stati osservati numerosi respingimenti illegali, operati direttamente dalla cosiddetta LCG o da navi mercantili private incaricate dalle autorità maltesi.

PRATICHE ILLEGALI

L'attuale comportamento degli MRCC europei e la cooperazione sempre più stretta con le autorità libiche da parte dell'Unione Europea e degli Stati membri europei, con lo scopo implicito di consentire il respingimento delle persone in Libia, sono illegali. In effetti, la semplice

esistenza di una SRR libica non dovrebbe incidere sugli obblighi degli Stati membri europei. La Libia rimane un luogo non sicuro per lo sbarco e quindi gli Stati membri europei dovrebbero coordinare il salvataggio di qualsiasi imbarcazione in difficoltà di cui sono informati e, in conformità con la legge, garantire lo sbarco in un Paese sicuro.

Attraverso il coordinamento delle operazioni SAR, il sostegno finanziario e logistico alla cosiddetta Guardia costiera libica e la legittimazione politica delle autorità libiche, le attività degli Stati dell'UE facilitano le intercettazioni illegali da loro effettuate. Essi rimangono responsabili delle violazioni subite dalle persone respinte in Libia, che sono intrappolate in un ciclo infinito di abusi e sfruttamento. Nel coordinare le operazioni di salvataggio, gli Stati membri europei ignorano consapevolmente il diritto marittimo internazionale e il diritto dei diritti umani, in particolare il principio di non respingimento, in base al quale i Paesi che accolgono i richiedenti asilo non possono rinviarli contro la loro volontà in un territorio dove la loro vita o la loro libertà potrebbero essere a rischio.

Nel 2012, la Corte europea dei diritti dell'uomo ha chiarito nella decisione Hirsi-Jama che la Libia non era in nessun caso un luogo sicuro per lo sbarco di persone salvate o intercettate in fuga dal Paese. In questo caso, l'Italia è stata giudicata colpevole di violazione del principio di non respingimento, dopo che tre imbarcazioni con a bordo circa 200 migranti sono state intercettate dalla polizia e dalla Guardia Costiera italiana nella SRR maltese mentre si dirigevano dalla Libia verso l'Italia, trasferite su navi militari italiane e consegnate alle autorità libiche nel porto di Tripoli. La differenza ora è che l'UE e l'Italia agiscono indirettamente attraverso la cosiddetta LCG, operando il respingimento per procura e esternalizzando la violazione del principio di non respingimento.

CRIMINALIZZAZIONE DELLA FLOTTA CIVILE

La situazione nel Mediterraneo centrale è stata aggravata dalla crescente criminalizzazione delle ONG che forniscono assistenza in mare. La flotta civile ha iniziato a operare nella regione dopo la fine, nel 2015, di Mare Nostrum. Mentre gli Stati ponevano fine alle proprie operazioni SAR, accusate di favorire le traversate e gli arrivi in Italia, le ONG si sono moltiplicate nel Mediterraneo centrale per far fronte al crescente numero di naufragi. Diverse ONG sono arrivate per garantire una presenza civile in mare attraverso navi di soccorso, una linea telefonica diretta per i migranti in difficoltà e operazioni di ricognizione aerea. Tuttavia, questi attori sono diventati rapidamente protagonisti e testimoni sgraditi, soprattutto nel 2016, quando l'UE e i suoi Stati membri hanno intensificato la loro cooperazione con la cosiddetta LCG. Mentre queste iniziative di solidarietà hanno permesso a più di 75.000 persone di essere salvate e sbarcare nei porti europei tra il 2014 e il 2018, gli Stati dell'UE hanno reagito con diffuse campagne di criminalizzazione e intimidazione per cercare di fermare le loro attività. Questo movimento di criminalizzazione della solidarietà in mare si è intensificato soprattutto durante l'estate del 2017, quando il governo italiano ha imposto un

"codice di condotta" alle ONG che soccorrono i migranti in mare, vietando loro di avvicinarsi alle acque libiche e richiedendo la presenza di un ufficiale di polizia a bordo delle imbarcazioni. Allo stesso tempo, dopo la dichiarazione della zona SAR, le autorità libiche hanno minacciato le ONG di soccorso che avessero osato entrarvi. Da allora, diverse ONG sono state attaccate dalla cosiddetta LCG mentre si trovavano in acque internazionali. Da parte loro, i membri dell'UE hanno iniziato a perseguire attivamente le ONG coinvolte nelle attività di soccorso, sequestrando e confiscando le loro imbarcazioni e accusando i membri dell'equipaggio di favoreggiamento dell'immigrazione irregolare. Dal 2018, anche l'Italia e Malta hanno limitato gli sbarchi, chiudendo regolarmente i porti alle ONG che si occupano di salvataggio in mare e imponendo loro lunghi periodi di fermo.

CONSEGUENZE DISASTROSE

Queste politiche di criminalizzazione contro le ONG di soccorso in mare, insieme al rafforzamento del regime di rimpatrio forzato in Libia, non hanno impedito alle persone di tentare di fuggire dalla Libia. La rotta del Mediterraneo centrale è diventata ancora più pericolosa, causando ogni anno la scomparsa di centinaia di persone e spingendone migliaia in un ciclo infinito di abusi e sfruttamento.

Mentre molti riescono ancora a raggiungere l'Europa, la percentuale di persone rimpatriate in Libia continua ad

umentare. Nel 2021, delle oltre 60.000 persone partite dalla Libia via mare, la metà è riuscita a raggiungere l'Italia, autonomamente o dopo essere stata soccorsa dalla flotta civile o dalla Guardia Costiera Europea, mentre il resto è stato intercettato e riportato nel luogo da cui stava cercando di fuggire. Per la prima volta, il numero di intercettazioni è quindi superiore a quello degli arrivi. Molte persone riferiscono di essere state intercettate due volte, e talvolta fino a 5 o 6 volte. Mentre praticamente tutti coloro che vengono intercettati in mare dalla cosiddetta LCG finiscono in un centro di detenzione libico, il sistema di respingimento orchestrato dall'Unione Europea alimenta un crudele sistema di traffico di esseri umani e di detenzione arbitraria in cui molti migranti si trovano intrappolati.

Il CMRCC condanna fermamente questo disumano regime di frontiera basato su un approccio securitario contro i migranti. Come rete di attori che sostengono la solidarietà in mare, continueremo a ricordare instancabilmente agli Stati dell'UE i loro obblighi di salvataggio in mare, a documentare le loro violazioni dei diritti e ad approfondire la cooperazione tra la società civile per garantire un rapido salvataggio delle persone in difficoltà e il loro sbarco in un luogo sicuro. Questo luogo non può essere la Libia o la Tunisia.

THE IMPLEMENTATION OF A SYSTEM OF FORCED RETURN TO LIBYA

Strengthening the capacity of the so-called LCG



Militarizing the Central Mediterranean



Criminalizing the civil fleet



"SIAMO FELICI DI AVERLO FATTO PER DIMOSTRARE A TUTTI CHE NON CI SONO MOTIVI PER ESITARE"

INTERVISTA A GORDEN ISLER SULLE ESPERIENZE DI SOCCORSI E TRASBORDO DI SEA EYE

Per la prima volta nel marzo 2022, e una seconda volta nel maggio 2022, la nave civile Sea-Eye 4 ha trasbordato, imbarcandoli, i naufraghi superstiti che erano stati soccorsi da navi mercantili. Abbiamo chiesto al presidente di Sea Eye, Gorden Isler, quali sono i retroscena e la storia di questi trasbordi.

Gorden, Sea Eye è stata impegnata in due trasbordi negli ultimi mesi. Qual è stata la cornice, lo sfondo di questi trasbordi?

In entrambi i casi, le navi mercantili avevano soccorso persone nella cosiddetta zona SAR3 (secondo la divisione funzionale su cui concorda la flotta civile, di fronte alle coste libiche la zona SAR1 copre l'area a ovest di Tripoli fino alle acque territoriali tunisine, la SAR2 da Tripoli a Sirte e la SAR3 a est di Sirte).

Nel primo caso, stavamo osservando le richieste di soccorso di Alarm Phone e abbiamo visto che la nave mercantile KARINA era diretta verso un porto libico. In quel momento eravamo in SAR2, a nord di Khoms. Abbiamo contattato la compagnia armatoriale della nave e abbiamo avuto una discussione aperta sulle possibili soluzioni. Abbiamo insistito sul fatto che le persone non dovevano essere riportate in Libia. La compagnia di navigazione e il capitano hanno deciso di chiedere aiuto a Sea-Eye 4. Il capitano ucraino si è rifiutato di consegnare le persone alle Autorità libiche, citando le norme legali. Ci siamo incontrati in mare e un team di Sea-Eye ha ispezionato la KARINA. È emerso chiaramente che la nostra nave era più adatta a ospitare e assistere le persone, così il capitano della KARINA ha chiesto al capitano della SEA-EYE 4 un trasbordo. Alla fine il nostro capitano ha accolto la loro richiesta.

Il secondo caso è stato un po' diverso. Il mercantile BERLIN EXPRESS (che si trovava in SAR3) è rimasto vicino a una barca in legno in difficoltà per molte ore e ha chiesto istruzioni al proprio Stato di bandiera (la Germania). Il centro di coordinamento del soccorso marittimo (MRCC) di Brema ha chiesto assistenza alla SEA-EYE 4 (in quel momento in SAR2). Abbiamo dato seguito a questa richiesta di assistenza. L'MRCC di Brema è riuscito a indirizzare altre navi sul luogo dell'incidente. Pertanto, anche la BSG Bahamas era sul posto. Abbiamo contattato le due compagnie di navigazione e abbiamo ribadito che le persone non dovevano essere riportate in Libia. Nessuna delle due compagnie di navigazione era in disaccordo con questa posizione legale. Dopo che BSG Bahamas è riuscita nel salvataggio, abbiamo concordato un punto d'incontro per una verifica della situazione. BSG Bahamas era meno adatta di SEA-EYE 4. Il suo capitano ha chiesto un trasbordo e il nostro capitano ha accettato.

Quali sono state le principali sfide che Sea Eye ha dovuto affrontare?

Il problema principale era la distanza dalle navi coinvolte. Tuttavia, sia la BSG Bahamas che la MV KARINA ci sono venute incontro. Una sfida minore è stata quella di entrare in contatto con le compagnie di navigazione. Quando abbiamo avuto i contatti giusti, sono state molto aperte e grate per l'assistenza. Un'altra cosa era valutare il rischio. Avremmo avuto problemi legali? Saremmo arrivati in tempo per evitare un respingimento? Possiamo continuare a convincere le compagnie di navigazione a non farlo, in alcuni casi per 24 ore? Evitare che alcune decine di persone venissero deportate in Libia ci è sembrato abbastanza ragionevole. Per questo abbiamo deciso di agire in questo modo.

Come vi siete rivolti alle navi mercantili? Può descrivere la comunicazione?

Il contatto è avvenuto inizialmente via terra con le compagnie di navigazione. Gli armatori hanno coordinato la cooperazione con le loro navi. Quando ci siamo trovati a portata di radio VHF, i capitani hanno risolto il resto tra di loro.

Come ha funzionato l'interlocuzione con le varie autorità?

Abbiamo adottato le liste di distribuzione e-mail già coinvolte dalle chiamate di soccorso di Alarm Phone e abbiamo aggiunto le autorità degli Stati di bandiera che erano rilevanti per noi.

Avete esitato a partecipare a questi trasbordi per il rischio di conseguenze da parte delle autorità europee? Temevate che le autorità italiane non avrebbero accettato lo sbarco? O addirittura che cercassero di criminalizzarvi con la solita accusa di "favoreggiamento

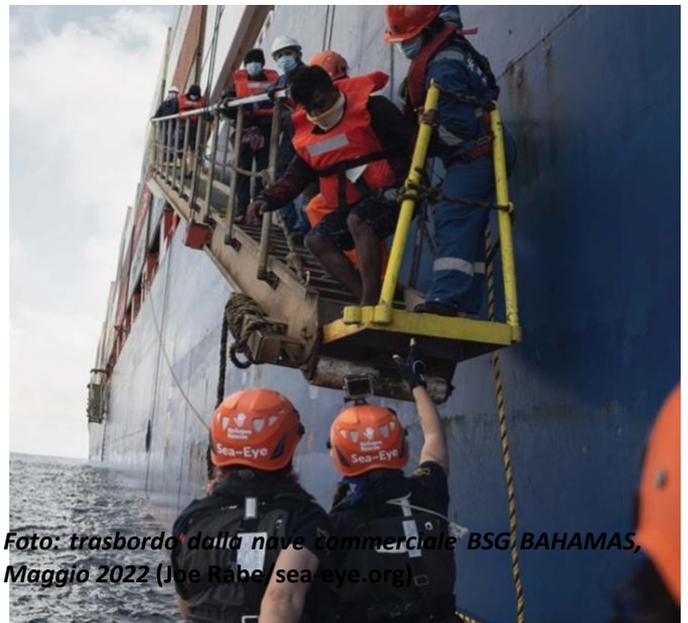


Foto: trasbordo dalla nave commerciale BSG BAHAMAS, Maggio 2022 (Joe Rabe, sea-eye.org)

dell'immigrazione clandestina" perché le persone erano già state soccorse?

Queste preoccupazioni ci accompagnano da molti anni. In ogni salvataggio. Indipendentemente dalle circostanze. Durante il viaggio verso il punto d'incontro con i mercantili abbiamo avuto molto tempo per discuterne con il team legale, ma anche con il team legale di Sea Watch e tra di noi. Tutto questo non è avvenuto all'improvviso, ma passo dopo passo. Siamo felici di averlo fatto per dimostrare a tutti che non ci sono motivi per esitare. Il nostro Stato di bandiera non ci ha mai rimproverato per questo. Al contrario. Siamo stati contenti, per così dire, di averci provato.

Pensa che la vostra rapida offerta di trasbordo possa contribuire a far sì che un maggior numero di navi

mercantili soccorra con meno paura di non poter sbarcare poi le persone?

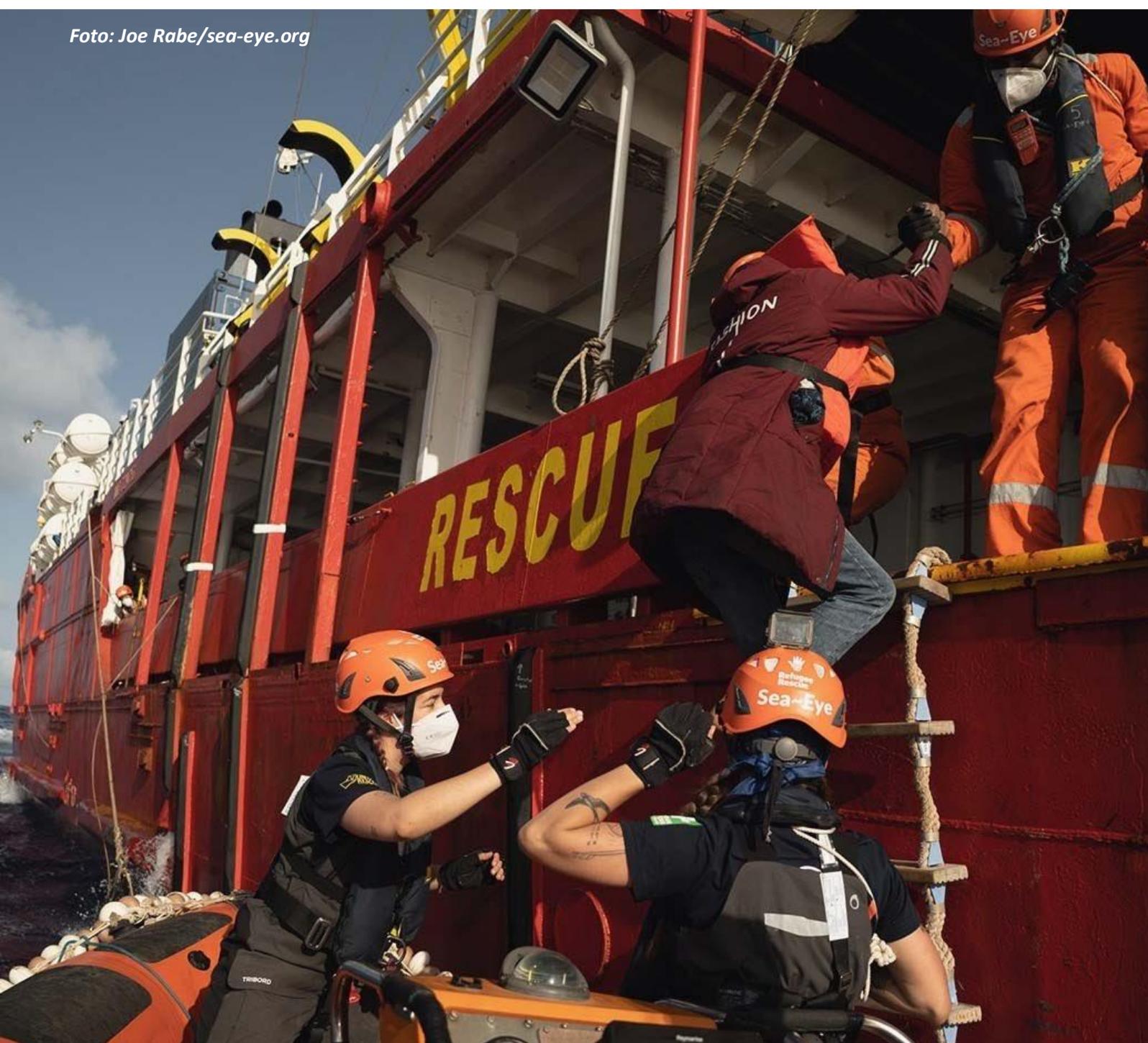
Sì, credo sia importante rivolgersi alle compagnie armatoriali commerciali e segnalare questa disponibilità di partenza. Una comunicazione aperta e una stretta collaborazione potrebbero salvare molte vite e prevenire i respingimenti.

Quindi, lo rifarebbe un'altra volta?

Se la situazione lo richiede, se è nelle nostre possibilità e, se possiamo raggiungere i due obiettivi sopra elencati, lo faremo.

Grazie mille per questa intervista!

Foto: Joe Rabe/sea-eye.org





VOS THALASSA

Nel dicembre 2021, la Corte di Cassazione - la più alta corte d'Italia - ha assolto per "non coerenza dei fatti", due persone in movimento che erano state precedentemente condannate dalla Corte d'Appello di Palermo a più di tre anni di reclusione e 50.000 euro di multa, per i reati di favoreggiamento dell'immigrazione irregolare e violenza/minaccia a pubblico ufficiale.

Nel 2018 i due giovani, insieme ad altri migranti, erano stati soccorsi dal mercantile Vos Thalassa della compagnia di navigazione Vroon. Il capitano, su indicazione della cosiddetta Guardia costiera libica (LCG), aveva fatto rotta verso sud con l'intenzione di trasferire i naufraghi a bordo di una delle motovedette libiche, che li avrebbe certamente riportati nel Paese nordafricano. Riportare in Libia persone in fuga da quel Paese o consegnarle alle autorità libiche costituisce una violazione delle convenzioni internazionali sul diritto del mare e sui diritti umani, come hanno costantemente riconosciuto i tribunali internazionali e dei Paesi dell'Unione europea, e può anche costituire un reato, come ha recentemente stabilito il Tribunale di Napoli nel caso "Asso 28".

Il gruppo di naufraghi si era opposto con forza al trasferimento illegittimo con parole ma anche a gesti delle mani, date le difficoltà linguistiche. Pertanto, il capitano che intendeva effettuarlo aveva chiesto l'intervento urgente delle autorità italiane. Le autorità italiane hanno ordinato il trasferimento dei naufraghi a bordo della nave italiana "Diciotti", permettendo loro di sbarcare in Italia. Una volta arrivati, i due sono stati sottoposti a un lungo processo e sono stati ingiustamente costretti a trascorrere molti mesi in detenzione preventiva.

La Corte di Cassazione ha chiarito che il loro gesto di resistenza di fronte al pericolo di essere rispediti in Libia deve essere considerato una forma di legittima difesa, una causa di giustificazione che non solo non consente di punire un comportamento che altrimenti sarebbe considerato un reato ma, al contrario, ne sancisce la piena legittimità. La precedente condanna è stata inoltre aspramente criticata per aver taciuto il motivo per cui "i migranti non avevano il diritto di opporsi a quella situazione, di far valere i loro diritti fondamentali, di reagire difendendo da un respingimento che li esponeva al rischio concreto di trattamenti inumani"; quello che non è stato affrontato né spiegato dalla Corte [d'Appello di Palermo] è perché le persone, che non avevano colluso con gli scafisti e le organizzazioni criminali e che non avevano mostrato alcun comportamento oppositivo fino a quel momento, non potevano rivendicare i loro diritti fondamentali, ma dovevano rimanere 'ferme', inerti, e accettare di tornare in Libia con il rischio di subire torture o comportamenti inumani".

La Corte di Cassazione ha anche chiarito che era la determinazione della situazione di estremo pericolo in cui si trovavano gli imputati a essere "contro la legge", definita come il risultato di una "condotta illecita". Si tratta di una decisione molto importante che ribadisce come il diritto di essere soccorsi in mare, di sbarcare in un luogo sicuro e anche di lottare per il rispetto dei propri diritti appartenga a tutti, indipendentemente dalla nazionalità o dallo status giuridico, e come debba essere rispettato e tutelato senza eccezioni da chiunque si trovi in mare, sia da imbarcazioni statali che private.

AMPLIFICARE LE VOCI

SOLIDARIETÀ CON I RIFUGIATI AUTO-ORGANIZZATI IN LIBIA!

Nell'ottobre 2021 - dopo brutali incursioni in un quartiere di Tripoli - i rifugiati e i migranti hanno iniziato un incredibile periodo di resistenza auto-organizzata in Libia. Contro la loro permanente privazione dei diritti e con la richiesta centrale di "evacuazione immediata", hanno organizzato un sit-in davanti alla sede locale dell'UNHCR (Agenzia delle Nazioni Unite per i Rifugiati). I manifestanti hanno pubblicato un manifesto con sette richieste principali (*vedi riquadro a destra*).

Sul loro sito web raccontano la lotta quotidiana. La protesta è continuata per più di tre mesi, ma è stata sgomberata all'inizio di gennaio 2022. La maggior parte dei partecipanti è stata poi arrestata. Ma la protesta è ancora in corso e ancora oggi le richieste vengono portate all'attenzione dell'opinione pubblica con conferenze stampa online e su Twitter, ad esempio.

Proteste simili - dirette anche all'UNHCR con la richiesta di evacuazione - si sono sviluppate negli ultimi mesi in Tunisia. Sono stati creati gruppi di solidarietà per i rifugiati in Libia e Tunisia, al fine di amplificare le loro voci e organizzare un sostegno materiale concreto. È una sfida continua quella di interconnettere le varie lotte e di intensificare le attività di sostegno per aumentare la pressione sull'UE e sull'UNHCR affinché accettino le richieste dei rifugiati.

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

1. **Evacuazione** verso terre sicure dove i nostri diritti saranno protetti e rispettati.
2. **Giustizia e uguaglianza** tra i rifugiati e i richiedenti asilo registrati presso l'UNHCR in Libia.
3. **L'abolizione dei finanziamenti alle cosiddette Guardie Costiere libiche** che "intercettano" costantemente i rifugiati in fuga dall'inferno libico e li riportano in Libia dove subiscono tutte le atrocità.
4. La **chiusura di tutti i centri di detenzione** in Libia, che sono completamente finanziati dalle autorità italiane e dell'UE.
5. Le autorità devono **consegnare alla giustizia** i responsabili delle sparatorie e delle uccisioni dei nostri fratelli e sorelle dentro e fuori i centri di detenzione.
6. Le autorità libiche devono **smettere di detenere arbitrariamente le persone che per l'ufficio dell'UNHCR sono a rischio**.
7. Chiedere alla Libia di firmare e ratificare la costituzione della **Convenzione di Ginevra sui rifugiati del 1951**.



Foto: Refugees in Libya

CRIMINALIZZAZIONE DELLA MIGRAZIONE

CAMPAGNA PER LA LIBERAZIONE DE ELHIBLU3

Gli "ElHiblu 3" erano tra le 108 persone salvate dalla nave mercantile ElHiblu 1 nel marzo 2019. Di fronte alla prospettiva di essere rimpatriati illegalmente in Libia, il gruppo di migranti ha protestato e convinto l'equipaggio a dirigersi verso nord. All'arrivo a Malta, tre delle persone soccorse sono state imprigionate. Nel 2022 sono ancora sotto processo davanti a un tribunale maltese.

La campagna Free ElHiblu3 è stata lanciata da diversi membri di organizzazioni di soccorso in mare per sottolineare l'ingiustizia del processo contro i tre. A bordo del mercantile, hanno agito semplicemente come traduttori tra l'equipaggio e le persone soccorse. Hanno contribuito a fermare un respingimento illegale per procura. Ciononostante, continuano a subire gravi accuse di terrorismo a Malta.

L'obiettivo principale della campagna è il ritiro delle accuse preliminari contro i tre e l'archiviazione del processo. Le vite degli ElHiblu3 sono state sospese. Sono già stati imprigionati a Malta per sette mesi e temono di essere imprigionati di nuovo. Questa prospettiva li sta intorpidendo e li porta a lottare costantemente per strutturare le loro vite. È ora che possano vivere in libertà.

Contatti: free@elhiblu3.info

Sito: <https://elhiblu3.info>

Nel marzo 2021, durante il secondo anniversario dell'arrivo di ElHiblu3, la campagna ha attirato l'attenzione internazionale sul processo e molti gruppi e reti si sono uniti all'appello per l'immediata archiviazione di tutte le accuse: Leader religiosi, umanitari, avvocati e studiosi si sono espressi contro questo processo ingiusto.

Nell'ottobre 2021, la Commissione per la libertà di ElHiblu3 (vedi <https://elhiblu3.info/commission>) ha reso pubblica una prima dichiarazione (vedi https://elhiblu3.info/st/FC_EH3_EN.pdf). Si tratta di un'alleanza indipendente e di recente costituzione di sostenitori dei diritti umani che chiedono la libertà di ElHiblu3. Diversi membri della commissione hanno contribuito con articoli e testi a una brochure di solidarietà della campagna. Alla fine, si sono riuniti nel marzo 2022 per la "Freedom Conference" a La Valletta. Circa 100 sostenitori e attivisti locali e transnazionali si sono incontrati per due giorni con l'obiettivo di denunciare l'ingiustizia in corso contro i tre giovani, ponendola nel quadro più ampio della criminalizzazione e della deterrenza dei rifugiati e dei migranti nell'area del Mediterraneo.





La criminalizzazione della migrazione è stata un elemento importante nel contesto delle crudeli politiche di frontiera dell'UE. Una crescente consapevolezza della portata e dell'importanza di questa strategia politica e legale punitiva ha portato a sforzi sempre più strutturati per comprendere e trovare modi per resistervi. In Italia, il rapporto "Dal mare alla prigione" (<https://fromseatoiprison.info>), pubblicato nell'ottobre 2021 con il sostegno di Alarm Phone, ha mostrato che negli ultimi dieci anni l'Italia ha arrestato migliaia di persone connesse con la guida delle imbarcazioni di migranti attraverso il Mediterraneo. Questi arresti avvengono spesso poco dopo lo sbarco e i processi che seguono sono frequentemente basati su prove inconsistenti.

Durante la detenzione, i diritti di coloro che guidano le barche (che si autodefiniscono Capitani) sono spesso trascurati: i contatti con le famiglie sono inesistenti, il sistema carcerario italiano è quasi privo di traduttori e l'accesso a una difesa adeguata non è tutelato. Infine, anche una volta usciti dal carcere, i Capitani devono affrontare una serie di conseguenze, anche se le accuse vengono ritirate, come un maggiore rischio di espulsione e svantaggi nella richiesta di asilo. I capitani sono criminalizzati per aver aiutato se stessi e gli altri ad attraversare il confine e sono considerati responsabili della violenza e della morte che si verificano alle

frontiere europee, conseguenza diretta delle politiche dell'UE.

Questi e altri risultati, riportati in dettaglio nel rapporto, hanno portato le persone che hanno condotto la ricerca a formare un gruppo di lavoro che si occupa principalmente di sostenere le persone criminalizzate.

Con sede in Sicilia e composto da persone del collettivo Arci Porco Rosso e delle organizzazioni borderline-Europe e Borderline Sicilia, negli ultimi sei mesi questo gruppo ha lavorato su diversi aspetti. Ha offerto supporto socio-giuridico alle persone criminalizzate in Italia per guida di imbarcazioni, durante la detenzione e dopo il rilascio, fornendo spazi che potessero riunire e amplificare le storie e le voci dei Capitani, sensibilizzando le reti locali in Italia sulla criminalizzazione della migrazione e collegandosi con altri gruppi a livello transnazionale, e infine lavorando per preparare le basi per un'azione di advocacy e di campagna più forte in Italia. I due rapporti trimestrali di marzo e giugno 2022 sono pubblicati sul sito web di Borderline Europe:

<https://www.borderline-europe.de/>

CONTACTS

Website - <https://civilmrcc.eu>

Email - political-moderator@civilmrcc.eu

