



Civil MRCC

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

S
A
R
N
e
w
s

N°3

Novembre
2022

ECHOES

Dal Mediterraneo
centrale



David Lohmueller, arrivo autonomo a Lampedusa

P.10 - ANALISI

Stability Support Apparatus: un nuovo preoccupante attore nel Mediterraneo centrale

P.16 - INTERVISTA

Border Forensics: "Amplificare le voci di coloro che sono vicini alla realtà della violenza quotidiana delle frontiere"

P.18 - FRAMMENTO LEGALE

Il caso della barca abbandonata dell'11 ottobre 2013. Intervista all'avvocato* dei sopravvissuti al naufragio.

P. 22 - CRIMINALIZZAZIONE

Processo Iuventa a Trapani: Crimine di solidarietà

P.26 - MOBILITAZIONI

"Zarzis vuole la verità!"; campagna UNHCR, "Basta al Memorandum Italia-Libia!"

CONTRO IL FASCISMO E IL RAZZISMO, VINCE LA SOLIDARIETÀ!

Alla fine del settembre 2022, l'arrivo al potere in Italia di un partito post-fascista ha rafforzato un discorso di odio, promuovendo il razzismo e la chiusura delle frontiere. Con l'inizio di attacchi più marcati contro le ONG di soccorso civile, è chiaro che la società civile sarà uno degli obiettivi del nuovo governo.

Noi, come MRCC civile, ripetiamo forte e chiaro: contro il fascismo, la solidarietà vincerà! Continueremo a lottare insieme e con le persone in movimento per un Mediterraneo aperto!

In "Echoes", la pubblicazione bimestrale del CMRCC, si riflette su aspetti significativi della SAR nel Mediterraneo centrale, si discutono temi attuali, si presentano analisi e ricerche e si evidenziano le lotte auto-organizzate di rifugiati e migranti.

Dal 1° gennaio 2022 al 31 ottobre 2022:

- Circa 80 000 persone sono arrivate in Italia, di cui un numero significativo è arrivato **autonomamente** (dati UNHCR).
- 11 346 persone sono state **soccorse dalla flotta civile** da 182 imbarcazioni in difficoltà (dati CMRCC)
- 16 621 persone sono state **respinte** in Libia e 1129 sono **morte** o risultano **disperse** (dati OIM fino al 3 ottobre).

INTRODUZIONE

"ITALIA / "SBARCO SELETTIVO": COME RESISTERE A UN NUOVO SALTO NELLA BRUTALIZZAZIONE DEL REGIME DI FRONTIERA

Il nuovo governo Meloni in Italia si è subito presentato, come molti temevano, con il volto duro della destra "Law & Order". Non solo sull'immigrazione. Anzi, nelle prime due settimane dal suo insediamento, il 22 ottobre, ha ordinato alla polizia di picchiare gli studenti dell'Università di Roma, ha rafforzato le misure speciali dell'ergastolo e ha approvato una nuova legge ufficialmente "anti-rave-party", che in realtà può essere usata per colpire i promotori e i partecipanti a qualsiasi manifestazione spontanea con pene da tre a sei anni di carcere. Si è trattato di **un vero e proprio attacco alla libertà costituzionale di espressione e di manifestazione**.

Il protagonista di queste iniziative è stato il nuovo ministro dell'Interno, il "tecnico" (già alto funzionario di polizia e prefetto di carriera) Matteo Piantedosi. Non è affatto "nuovo": tra il 2018 e il 2019 è stato capo di gabinetto di Matteo Salvini presso lo stesso Ministero e all'epoca è stato l'ispiratore e l'esecutore pratico della politica dei "porti chiusi". Ora invece Salvini è diventato ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, assumendo così la responsabilità politica delle attività di Guardia Costiera e Capitanerie di Porto, compreso il Centro di Coordinamento del Soccorso Marittimo (MRCC) di Roma. Il cerchio si chiude con il nuovo ministro della Difesa, Guido Crosetto (Fdi), lobbista del complesso militare-industriale italiano che comprende Leonardo e Fincantieri e i loro enormi interessi nei Paesi africani e mediorientali.

Appena insediato, il 24 ottobre, il ministro Piantedosi, e tutto il governo nelle sue varie articolazioni, ha iniziato una guerra contro le navi della flotta di soccorso civile. Prima con iniziative diplomatiche nei confronti degli Stati di bandiera, insinuando che le navi agirebbero "non in linea con lo spirito delle normative europee e italiane in materia di sicurezza e controllo delle frontiere e di contrasto all'immigrazione clandestina". Poi - dopo dieci giorni di stand offshore - con l'emanazione di un Decreto Interministeriale nei confronti di HUMANITY 1 e GEO BARENTS, che autorizzava l'ingresso nelle acque territoriali italiane solo per il tempo strettamente "necessario ad assicurare le operazioni di soccorso e assistenza alle persone in condizioni di emergenza e in precarie condizioni di salute". Nel frattempo, altre due navi, OCEAN VIKING e RISE ABOVE con a bordo rispettivamente 234 e 95 superstiti, sono rimaste in alto mare.

Così, dopo l'ingresso nel porto di Catania, è **stata messa in scena una nuova fase del processo di disumanizzazione delle persone in movimento e un ulteriore salto di qualità nella violazione del diritto internazionale, inaugurando la pratica dello "sbarco selettivo"**.

Infatti, dopo aver sbarcato donne, bambini, famiglie e minori non accompagnati, si è dato inizio a una procedura crudele, di cui si sono resi inizialmente complici anche i medici del Servizio Sanitario Marittimo, con esami sommari a bordo per stabilire arbitrariamente chi doveva essere considerato un "soggetto vulnerabile" e chi no. Dopo aver sbarcato i primi, il governo pretendeva infatti che le navi civili partissero con i secondi verso le acque internazionali: 35 persone per Humanity 1, 215 per la Geo Barents. **In realtà, il governo manifestava così la volontà di eseguire un "respingimento collettivo"**, il tentativo di un respingimento di massa verso il mare aperto, senza una precisa destinazione.

Ma la risposta delle persone a bordo, degli equipaggi e dei comandanti è stata coraggiosa e determinata: resistenza, rifiuto di obbedire a ordini palesemente ingiusti, illegittimi e illegali. Nonostante le minacce delle Autorità di conseguenze amministrative e penali, Humanity1 e Geo Barents non hanno lasciato il porto di Catania, centinaia di persone hanno manifestato la loro solidarietà ai cancelli del porto, le mobilitazioni si sono diffuse in tutta Italia e le Organizzazioni coinvolte hanno intrapreso iniziative legali per ottenere il ritiro del Decreto e lo sbarco di tutte le persone.

In questo "teatro di propaganda dell'odio e della discriminazione" messo in scena nel porto di Catania, l'obiettivo politico del governo italiano sembra essere essenzialmente uno solo: indicare la responsabilità esclusiva dello Stato di bandiera delle navi straniere per lo sbarco dei superstiti a bordo. Una vera e propria violazione della lettera e dello spirito del diritto internazionale, che invece prevede lo sbarco di **tutte le persone** nel più vicino *Place of Safety* nel più breve tempo possibile.

Il ministro Piantedosi ha spiegato in diverse interviste la strategia del governo: vessare le persone in movimento, che hanno già subito la terribile permanenza in detenzione in Libia e la fatica e i rischi mortali della traversata, e costringere le navi civili a lunghe attese al largo, solo per il gioco politico-diplomatico finalizzato ad aumentare la pressione sugli altri Stati europei per

incrementare i numeri della "relocation". Curiosamente richiesto da forze di quella destra che si sono sempre opposte a una riforma dei regolamenti di Dublino che fosse orientata alla libertà di movimento e all'autodeterminazione nello spazio europeo.

Questo dimostra chiaramente che **le ragioni di una tale escalation nella brutalizzazione delle persone in movimento e nell'attacco diretto alle navi della flotta civile sono essenzialmente politiche, propagandistiche e ideologiche.**

Finora abbiamo visto i primi passi di questo violento attacco. La resistenza messa in campo dalle persone in movimento, dagli equipaggi e dalle Organizzazioni coinvolte a Catania, dalla società civile che si è mobilitata, è riuscita a ottenere lo sbarco di tutti i superstiti, facendo segnare una prima battuta d'arresto all'iniziativa ostile del governo. Non solo: nelle settimane successive, il duro confronto politico aperto a livello europeo, insieme alla determinata ripresa delle missioni di soccorso civile, ha fatto sì che – nella prime due settimane di dicembre – le persone soccorse in mare da LOUISE MICHEL, GEO BARENTS e HUMANITY1 potessero sbarcare in Italia, rispettivamente a Lampedusa, Salerno e Bari, risparmiando a tutti l'inumano teatrino messo in scena a Catania a novembre.

Purtroppo, dovremo però aspettarci altre mosse pericolose nelle prossime settimane e mesi. Soprattutto perché il governo italiano sembra incapace di rispondere alla policrisi economica e sociale che sta montando e i migranti e il soccorso civile sono sempre un fattore facile per i tentativi di "distrazione di massa" e un comodo capro espiatorio in tempi difficili.

Per queste ragioni, la reazione a questa escalation deve essere la più ampia, tempestiva ed efficace possibile. Come si è riusciti a fare nei giorni del conflitto al porto di Catania. A più livelli: sulla scena sociale e politica internazionale, sul piano giuridico, nella società e nell'opinione pubblica italiana. Le vaste dimensioni dell'attacco in corso ai diritti di tutti dimostrano come **la battaglia per la libertà di movimento possa coinvolgere settori sempre più ampi della società.** Due anni fa, dallo scontro con la politica dei "porti chiusi", siamo usciti tutti più consapevoli e più forti. **La giustezza dei nostri principi e delle nostre azioni, la sostanziale unità nell'articolazione delle nostre differenze, l'uso offensivo del diritto e una certa intelligenza strategica e tattica possono rivelarsi ancora una volta armi potenti in difesa dei diritti fondamentali di tutti.**

12 dicembre 2022

Il CMRCC è una rete di diversi attori non governativi e individui con esperienza di ricerca e salvataggio (SAR) nel Mediterraneo. Sostiene la flotta di ONG che dal 2014 hanno assistito e portato in salvo decine di migliaia di persone.

Ciò è avvenuto attraverso salvataggi marittimi effettuati dalle navi delle ONG, voli di monitoraggio aereo con velivoli civili, nonché attraverso la linea telefonica di Alarm-Phone, che ha assistito oltre 5.000 imbarcazioni in pericolo dal 2014.

Il CMRCC intende contribuire alla creazione di una rete di solidarietà a sostegno delle persone in movimento.

“Contro il fascismo e il razzismo, la solidarietà vincerà!”

Foto: David Lohmueller, Is Louise Michel mentre lascia Lampedusa per raggiungere la zona di ricerca e soccorso

FA LA DIFFERENZA!

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

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

Nei mesi di settembre e ottobre, la flotta civile ha soccorso 45 imbarcazioni che trasportavano 2.811 persone in difficoltà. La maggior parte di queste imbarcazioni è partita dalla Libia e dalla Tunisia.

Inoltre, il CMRCC ha documentato 5 imbarcazioni soccorse da navi mercantili e fatte sbarcare in UE.

SETTEMBRE 2022

2 Settembre

La barca a vela **Nadir (RESQSHIP)** individua e soccorre un'imbarcazione in legno in difficoltà e allerta le autorità e le ONG presenti nelle vicinanze. La **Sea-Eye 4 (Sea-Eye)** risponde per prima e soccorre le 76 persone.

6 Settembre

Avvertita da **Alarm Phone**, la **Rise Above (Mission Lifeline)** soccorre 53 persone in pericolo. Poi le persone vengono trasferite sulla meglio equipaggiata **Sea-Eye 4**. Nel frattempo, **Nadir** trova un gommone in pericolo a largo della Libia. In un'operazione congiunta con **Humanity 1 (SOS Humanity)**, anche queste 111 persone vengono soccorse (1).

8 Settembre

Sea-Watch 3 (Sea-Watch) riesce a portare a bordo 128 persone da due barche in difficoltà. Le persone avevano in precedenza contattato **Alarm Phone**.

9 Settembre

Alarm Phone riceve due chiamate di soccorso da alcune persone in mare. 72 persone su una barca di legno sono soccorse dalla **Humanity 1**, mentre 80 a bordo di un gommone sono soccorse da **Sea-Watch 3**, che trova anche altre 55 persone mentre vi si dirige.

10 Settembre

In seguito a uno dei rari allarmi lanciati dal velivolo Frontex Osprey 3, **Humanity 1** soccorre 25 persone da un piccolo gommone, mentre **Sea-Watch 3** trova 18 persone su una barca in vetroresina più a sud.

11 Settembre

Sea-Watch 3 soccorre 113 persone da 5 barche diverse. 3 di queste avevano chiamato **Alarm Phone** (2).

13 Settembre

Humanity 1 soccorre 207 persone da una barca partita dal Libano una settimana prima. Le persone avevano chiamato **Alarm Phone** quando il loro motore aveva smesso di funzionare in mezzo al mare Ionio (3).

15 Settembre

Alarm Phone riceve una chiamata di allarme da 20 persone su un gommone. Quando **Open Arms Uno (Proactiva Open Arms)** arriva sul posto, una donna è ormai dispersa (4).

17 Settembre

Open Arms Uno imbarca 59 persone e recupera un corpo da una piattaforma petrolifera a largo della Libia. **Alarm Phone** era in contatto con le persone, che si erano arrampicate sulla piattaforma vicina a dove la loro barca era andata in panne (5). In un'altra lunga operazione di soccorso, che è durata per tutta la notte, **Open Arms Uno** soccorre 294 persone da un grande peschereccio che era partito dall'Egitto. L'aereo **Colibri 2 (Pilotes Volontaires)** supporta con successo la ricerca. Prima, le persone avevano contattato **Alarm Phone** (6).

18 Settembre

Alarm Phone inoltra una richiesta di soccorso di 30 persone in fuga dalla Libia. **Colibri 2** supporta la ricerca dall'alto e **Open Arms Uno** soccorre la barca durante la notte.

21 Settembre

Dopo un allarme giunto attraverso **Alarm Phone**, **Colibri 2** aiuta **Nadir** a portare a bordo 35 persone in pericolo. In seguito, **Seabird 1 (Sea Watch)** supporta **Nadir** nella stabilizzazione di altre 40 persone in pericolo finché la Guardia Costiera Italiana le porta a bordo. **Geo Barents (Médecins Sans Frontières)** soccorre 76 persone da un gommone a largo della Libia che avevano chiamato **Alarm Phone**.

29 September

After 88 people in distress reach out to **Alarm Phone**, **Colibri 2** supports the rescue of the group by the **Louise Michel**.

SOS Humanity (international)
@soshumanity_en

1
● BREAKING: Yesterday evening, our #Humanity1 crew rescued 111 people from a rubber boat in a joint effort w/ the #Nadir of @resqship in the Libyan #SAR zone.

Among the rescued are 2 women, 86 unaccompanied minors, 1 toddler, & 1 baby. All are safe on board the Humanity 1 now.



Sea-Watch International
@seawatch_intl

2
● 3 more rescues were conducted by the #SeaWatch3 last night. First, 20 people were rescued from a boat that the @alarm_phone had informed us about. Right after that, 58 people were evacuated from a boat in distress that the Sea-Watch 3 had spotted.



SOS Humanity (international)
@soshumanity_en

3
● Breaking: All 207 people from the boat we came to the rescue are safe on board the #Humanity1. Prepared for the worst, we are relieved to report: No casualties, incl. the prev. mentioned 3-month-old. Among the survivors are many women (36) as well as minors & children (88).

Open Arms ENG
@openarms_found

4
#BREAKING

Rescued in international waters #Med 19 people from a drifting rubber boat, including 4 children and 2 babies.

They are from Syria, Sudan, from places where forgotten wars continue.

They are already safe onboard #OpenArmsUno #everylifecounts #life

Open Arms
@openarms_fund

5
#ULTIMAHORA

24h de búsqueda ininterrumpida en aguas internacionales x #OpenArmsUno

A salvo y a bordo, por fin, 59 personas vivas, 6 niños entre ellas, y un cadáver en este segundo rescate.

Salvar vidas, pero también dignificar sus muertes, es nuestra misión.

#cadaividacuenta

Pilotes Volontaires
@PVolontaires

6
● 200 personnes en danger
Les 5 heures de vol d'aujourd'hui nous ont permis de retrouver 200 personnes qui s'étaient signalées en détresse via @alarm_phone. Elles sont parties d'Egypte il y a plus de 3 jours. 1/2

Picture: Pilotes Volontaires



OTTOBRE 2022

- 4 Ottobre** Dopo aver fatto sbarcare a Lampedusa le persone precedentemente soccorse, **Louise Michel** soccorre un'altra barca in pericolo con 48 persone a bordo, le quali avevano chiamato **Alarm Phone**.
- 8 Ottobre** **Nadir** trova e dà una prima assistenza a 18 persone in pericolo su una barca di legno e richiede l'intervento della Guardia Costiera Italiana (7).
- 10 Ottobre** **Alarm Phone** riceve una chiamata da parte di 55 persone che hanno perso l'orientamento mentre fuggivano via mare dalla Libia. La barca a vela **Imara (R42 sailandrescue)** trova le persone e stabilizza la barca. 30 ore dopo il primo allarme, la Guardia Costiera Italiana infine arriva e porta le persone a Lampedusa.
- 11 Ottobre** Mentre **Nadir** cerca un'imbarcazione che aveva precedentemente chiamato **Alarm Phone**, la barca a vela assiste 11 persone in distress che erano state localizzate da **Seabird 3 (Sea-Watch)**.
- 12 Ottobre** Dopo un allarme lanciato da **Alarm Phone**, **Colibri 2** riesce a supportare la **Geo Barents** nel soccorso di 9 persone in pericolo su una piccola barca in vetroresina (8).
- 13 Ottobre** **Alarm Phone** riceve e inoltra una chiamata di emergenza di 122 persone su un gommone a largo della costa libica. Con il support di **Colibri 2**, la **Geo Barents** riesce a portare tutti in salvo a bordo.
- 16 Ottobre** Dopo un allarme passato da **Alarm Phone**, la **Geo Barents** soccorre 47 persone da un piccolo gommone a largo della Libia. Nel frattempo, a sud di Lampedusa, la **Nadir** trova 65 persone in pericolo, fornisce una prima assistenza medica e stabilizza la barca finché non arriva la Guardia Costiera Italiana.
- 17 Ottobre** **Geo Barents** soccorre 40 persone in pericolo che avevano precedentemente chiamato **Alarm Phone**.
- 18 Ottobre** **Geo Barents** conduce un altro soccorso dopo che **Alarm Phone** inoltra un allarme riguardo 76 persone in pericolo.
- 22 Ottobre** **Alarm Phone** riceve e inoltra una chiamata da parte di 34 persone in fuga dalla Libia. **Ocean Viking (SOS Mediterané)**, l'unica nave nelle vicinanze, li soccorre durante la notte (9). Anche **Seabird 3** trova 45 persone in pericolo. La nave militare statunitense USNS Kanawha si trova nelle vicinanze e aspetta finché la **Humanity 1** arriva e porta tutti a bordo.
- 23 Ottobre** **Alarm Phone** riceve una chiamata da un gruppo di persone a largo della Libia e allerta autorità e ONG. Con l'aiuto di **Colibri 2**, **Ocean Viking** riesce a portare le 39 persone in salvo a bordo.
- 24 Ottobre** **Humanity 1** soccorre 125 persone in pericolo da due barche. Un gommone con 113 persone viene localizzato attraverso una chiamata ad **Alarm Phone**, mentre altre 22 persone vengono avvistate da un'imbarcazione sconosciuta che rilancia via radio il caso di emergenza. **Ocean Viking** avvista 2 barche e riesce a soccorrere tutte e 73 le persone in pericolo.
- La mattina, **Colibri 2** trova 56 persone alla deriva a sud di Lampedusa. Poco dopo, il gruppo riesce anche a chiamare **Alarm Phone**. Durante la giornata, **Seabird 3** individua la stessa barca e inoltra l'informazione. **Ocean Viking** effettua il soccorso durante la notte.
- 25 Ottobre** **Alarm Phone** viene allertato da due imbarcazioni in viaggio da Tobruk verso la Sicilia. Le 1.300 persone sono soccorse dalla Guardia Costiera Italiana mentre la **Geo Barents** e **Humanity 1** ricevono istruzioni di non avvicinarsi. L'Italia effettua così la più ampia operazione di salvataggio degli ultimi anni nello stesso momento in cui tenta di chiudere i porti alle navi delle ONG (10).
- 26 Ottobre** Con l'aiuto di **Seabird 3**, **Ocean Viking** soccorre 32 persone in pericolo che avevano precedentemente contattato **Alarm Phone**.
- 27 Ottobre** **Geo Barents** soccorre 268 persone da 4 barche diverse. 3 di questi gruppi avevano precedentemente contattato **Alarm Phone** per chiedere aiuto. Gli aerei civili **Seabird 3** e **Colibri 2** hanno supportato 2 dei salvataggi dal cielo.
- 28 Ottobre** **Geo Barents** soccorre altre 3 barche in pericolo. 1 aveva raggiunto **Alarm Phone** prima, mentre le altre 2 erano state avvistate da **Seabird 3** e **Colibri 2**. Con 572 ospiti a bordo, la **Geo Barents** si dirige verso la Sicilia.



RESQSHIP
@resqship

7

1/2 Heute Vormittag war unsere Crew wieder im #Einsatz. 18 Menschen, darunter 10 Minderjährige waren bereits den zweiten Tag auf See in einem kleinen Holzboot. Die Crew der #Nadir versorgte sie mit Rettungswesten und setzte einen Notruf ab.



MSF Sea
@MSF_Sea

8

Our team just conducted a rescue following an alert by @alarm_phone. 9 people were on a small fiberglass boat in distress located in international waters near #Libya. Thanks to @PVolontaires's support they are now safe and cared for by the #GeoBarents team.



SOS MEDITERRANEE
@SOSMedIntl

9

In pitch dark last night, #OceanViking rescued 34 people, incl. 1 woman & 5 children, from an unseaworthy fiberglass boat following a distress alert relayed by @alarm_phone in intl. waters.

All survivors are now being taken care of by @SOSMedIntl & @ifrc onboard our rescue ship.



Alarm Phone
@alarm_phone

10

sos! ~700 people in distress!!

We were alerted by a large wooden boat that left #Tobruk, #Libya, and is now in the SAR zones of #Malta and #Italy. Communication is difficult but we believe we heard they were 700 people on board! We urge authorities: launch a rescue operation!!



FOCUS

12.09.2022 - La cooperazione tra attori civili ha portato al soccorso di un elevato numero di persone in grave difficoltà in una posizione molto remota.

Alle 1040 UTC circa, **Alarm Phone** è stato chiamato da un'imbarcazione in difficoltà con a bordo 207 persone, partita dal Libano e che si trovava molto più a est dell'area in cui tendono a presentarsi questi casi. Le persone a bordo hanno riferito di essere in mare da oltre una settimana e da diversi giorni senza cibo né acqua potabile. Sull'imbarcazione, che in quel momento, pur essendo fisicamente più vicina al territorio greco, si trovava nella Regione di Ricerca e Soccorso (SRR) maltese, c'erano donne incinte e molti bambini.

L'equipaggio dell'imbarcazione **Humanity 1 (SOS Humanity)**, dopo aver ricevuto l'avviso da Alarm Phone, ha deciso di cambiare rotta verso quella posizione, nonostante avesse già a bordo 208 sopravvissuti a seguito di precedenti salvataggi e che la posizione dell'imbarcazione in difficoltà fosse a circa 20 ore di viaggio a est della propria. Questo è accaduto perché nessuna delle autorità competenti della regione aveva preso o avrebbe preso provvedimenti per rispondere all'incidente. Infatti, nonostante i numerosi aggiornamenti da parte di Alarm Phone, il Centro di coordinamento dei soccorsi maltese, incaricato di gestire l'incidente, non ha fornito alcuna informazione o

istruzione all'equipaggio della Humanity 1 mentre si avvicinava al luogo dell'incidente.

Alle 1215 UTC del giorno successivo, il 13 settembre, le persone a bordo dell'imbarcazione in difficoltà hanno contattato nuovamente Alarm Phone, segnalando che 2 navi mercantili erano in attesa sul posto, ma non avevano distribuito cibo o acqua, di cui le persone avevano ripetutamente dichiarato la mancanza. Alle 1516 UTC circa, la Humanity 1 è finalmente arrivata sul posto ed è riuscita a salvare tutte le 207 persone, tra cui 4 persone che erano state imbarcate da uno dei mercantili dopo essere saltate in mare e aver tentato di raggiungere a nuoto la nave cargo.

L'Humanity 1 ha presentato diverse richieste prima che le autorità competenti assegnassero un luogo sicuro per lo sbarco, nonostante la difficile situazione del numero di persone salvate a bordo della nave. Senza il funzionamento di Alarm Phone, che ha segnalato la posizione e le condizioni dell'imbarcazione in difficoltà, e senza la presenza dell'Humanity 1, che si è messa alla ricerca e ha condotto un salvataggio adeguato in una posizione ben al di fuori della sua normale area operativa, le 207 persone a bordo dell'imbarcazione avrebbero potuto avere una fine ben più grave, dato che le autorità competenti hanno insistito ancora una volta nel fare tutto il possibile per guardare dall'altra parte.

18.09.2022 - Coordinamento di successo delle iniziative civili di mare, di terra e del cielo per il salvataggio e la messa in sicurezza di 30 persone, tra cui 10 minori, in difficoltà.

Alle 0635 UTC, **Alarm Phone** è stato contattato da 30 persone a bordo di un'imbarcazione in difficoltà in alto mare. Le persone a bordo dell'imbarcazione hanno riferito di essere alla deriva e di avere difficoltà a comunicare ad Alarm Phone una posizione chiara che potesse essere trasmessa alle autorità e agli attori civili presenti nell'area. In ogni caso, l'imbarcazione **Open Arms Uno (Proactiva Open Arms)** ha iniziato a dirigersi verso l'area indicata nelle posizioni finora comunicate ad Alarm Phone. Fortunatamente, quel giorno era operativa anche l'iniziativa di ricognizione aerea civile **Pilotes Volontaires**, con il suo aereo **Colibri 2**, che ha potuto effettuare una perlustrazione dell'area interessata, localizzando infine le persone in difficoltà e comunicando la loro posizione esatta.

Durante la notte, molte ore dopo il primo allarme, la Open Arms Uno è riuscita ad arrivare sul posto, localizzando le persone in difficoltà e imbarcandole in sicurezza tutte e 30, compresi diversi minori, dalla

piccola e insicura imbarcazione. Anche in questo caso, gli attori civili coinvolti non hanno ricevuto alcuna assistenza o istruzione dalle autorità responsabili della gestione del caso.

Questo incidente illustra l'ennesimo esempio della necessaria presenza di attori civili con diversi tipi di competenze per garantire un esito sicuro alle persone in situazioni di emergenza in mare, mentre i centri europei di coordinamento dei soccorsi continuano a sottrarsi ai loro doveri e a mettere in pericolo vite umane in un contesto di politiche disastrose verso le persone in movimento.

Senza le persone attive all'interno di Alarm Phone per rilanciare il caso di emergenza, l'equipaggio aereo di Pilotes Volontaires per determinare la posizione delle persone e i marittimi di Open Arms Uno per salvarle e sbarcarle in un luogo sicuro, questa situazione sarebbe probabilmente andata molto diversamente. La situazione continua a richiedere una risposta civile cooperativa che includa attori di diverse nazioni per contrastare le ricadute mortali delle politiche migratorie europee.

03.10.2022 – Salvataggio notturno, da parte dell'unità veloce Louise Michel, di 48 persone da un'imbarcazione sovraffollata in difficoltà, grazie all'ennesimo allarme lanciato da Alarm Phone, con l'intervento di un aereo di Frontex che non comunica con la flotta civile.

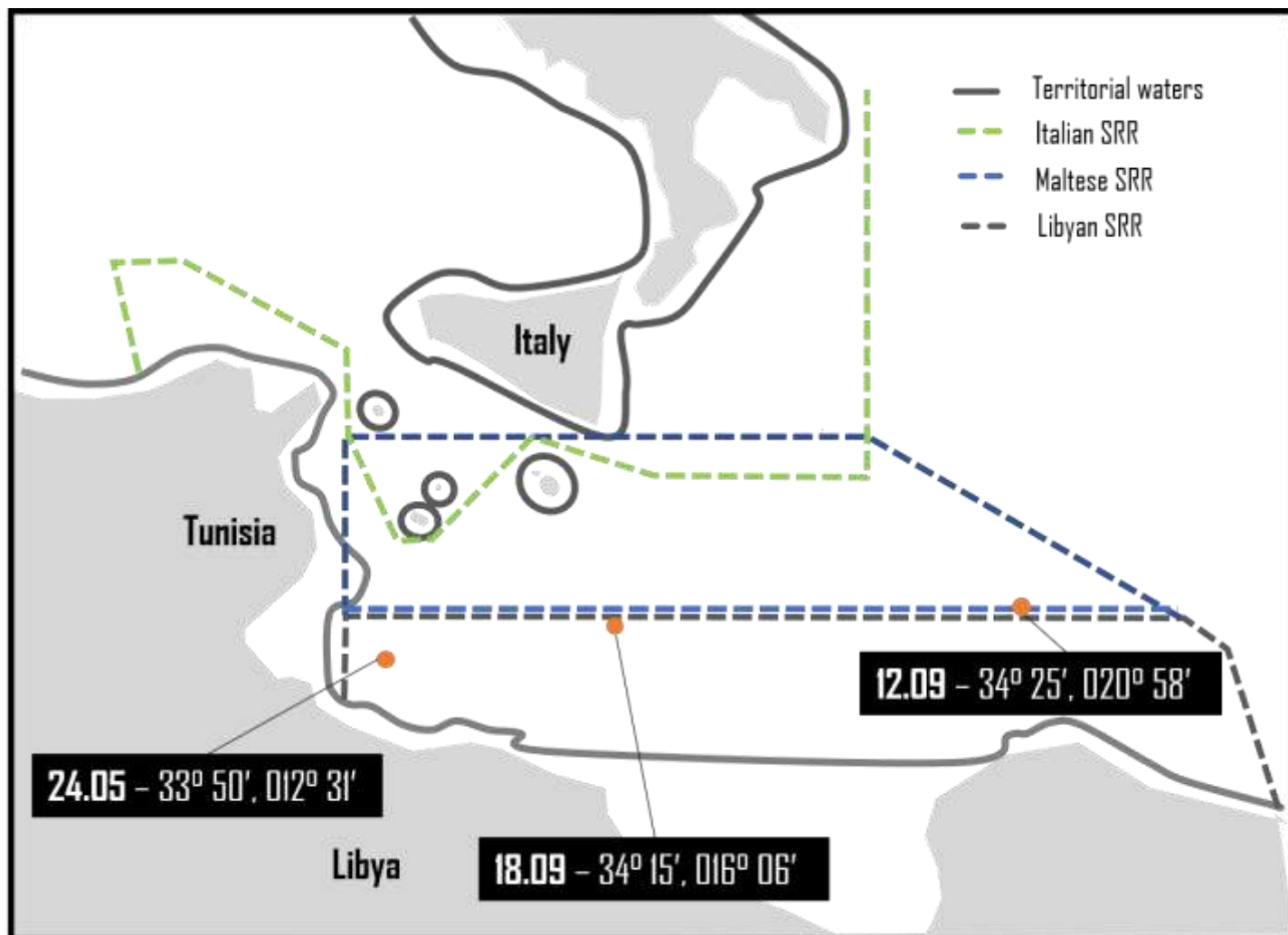
Alle 2024 UTC, Alarm Phone è stato contattato da un'altra imbarcazione in difficoltà partita dalle coste libiche, a bordo della quale le persone erano in preda al panico e chiedevano un soccorso urgente. Alarm Phone ha quindi trasmesso le informazioni alle autorità e agli attori civili, e la presenza dell'asset veloce della Louise Michel si è rivelata fondamentale per una risposta rapida e professionale a questa situazione potenzialmente critica.

L'equipaggio della Louise Michel è stato in grado di raggiungere in fretta la posizione delle persone in difficoltà dopo aver ricevuto l'allarme, arrivando sul posto e localizzando le persone nel giro di poche ore, per poi imbarcarle tutte in modo sicuro e coordinato. È interessante notare anche che, come osservabile su piattaforme di tracciamento open-source, un velivolo con equipaggio dell'agenzia europea di monitoraggio

delle frontiere Frontex era presente sul posto durante la notte, circa 3 ore prima che l'equipaggio della Louise Michel riuscisse a localizzare l'imbarcazione in difficoltà. L'aereo di Frontex, tuttavia, non ha comunicato con nessuno degli attori civili coinvolti. È quindi una fortuna, in questo caso, che la Louise Michel sia riuscita ad arrivare sul posto in tempo utile, per evitare che si ripetano ancora una volta le numerose intercettazioni illegali condotte dalla cosiddetta Guardia costiera libica o i naufragi che sono stati documentati negli anni passati mentre gli aerei di Frontex monitoravano la situazione, senza però fare nulla per garantire la sicurezza delle vite in pericolo.

Nel caso di questo salvataggio, ci sono stati diversi casi di grave mal di mare e una persona portata a bordo della Louise Michel è rimasta ferita. Tutte le persone coinvolte sono state portate in un porto sicuro in conformità con il diritto internazionale.

Ancora una volta, senza la risposta rapida ed efficace degli attori della società civile che hanno collaborato per far rispettare queste leggi, le persone a bordo di questa imbarcazione avrebbero potuto essere lasciate a un destino peggiore per mano delle autorità europee.



ANALISI

STABILITY SUPPORT APPARATUS: UN NUOVO PREOCCUPANTE ATTORE NEL MEDITERRANEO CENTRALE

Dall'estate del 2021, le navi SSA (Stability Support Apparatus) sono apparse al largo delle coste libiche, partecipando alle intercettazioni e ai respingimenti delle imbarcazioni di migranti verso la Libia. Composto da varie milizie provenienti dalle regioni intorno a Tripoli e Zawiyah, questo nuovo organismo si è gradualmente affermato come un attore chiave nel controllo delle frontiere, e di fatto ben integrato nell'attuale serie di politiche migratorie dell'UE. Famosa per le sue violazioni dei diritti sia in mare che a terra, l'SSA ha avuto una presenza crescente nel Mediterraneo centrale, esercitando pressione sia sulle navi della flotta civile che sulle persone in movimento che cercano disperatamente di fuggire dalla Libia.

La seguente analisi mira a far luce sulla natura di questo nuovo attore. Si basa sulle testimonianze dei migranti e dei membri dell'equipaggio delle navi delle ONG, includendo anche articoli di stampa, documenti pubblicati dalle ONG e un rapporto pubblicato dal gruppo di esperti delle Nazioni Unite sulla Libia nel maggio 2022.

UNA CRESCENTE PRESENZA IN MARE SEGNATA DALL'USO DELLA VIOLENZA



Navi SSA avvistate nel 2022. Dati estratti dal SARChive, il database del CMRCC. Questi sono solo una piccola parte delle probabili intercettazioni dell' SSA che potrebbero essere verificate dal CMRCC.

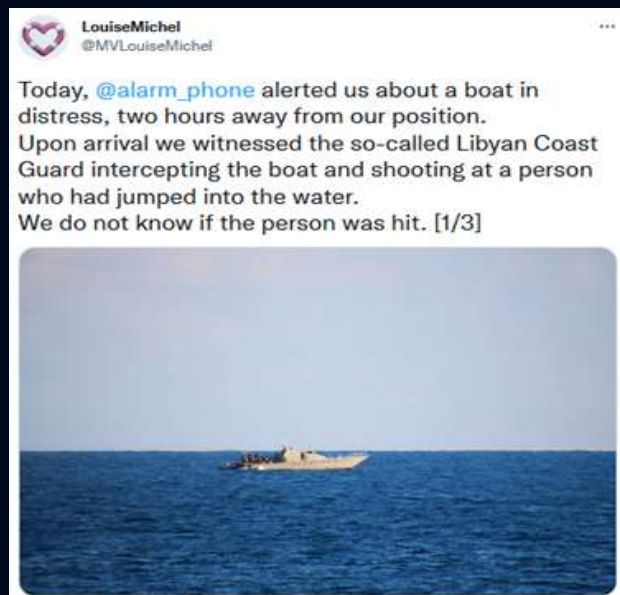
Il **12 Agosto 2021**, un primo incidente che ha coinvolto l'SSA è stato documentato dal gruppo di esperti delle Nazioni Unite sulla Libia. Durante la notte, "in una presunta operazione di applicazione della legge, individui armati delle unità marittime dell'SSA hanno usato la forza contro i migranti che si trovavano su un'imbarcazione in acque che i sopravvissuti hanno dichiarato essere a un'ora di distanza dalla costa di Zawiyah, in violazione del loro diritto alla vita". In particolare, gli individui dell'SSA hanno eseguito movimenti pericolosi, tra cui colpire l'imbarcazione dei migranti e sparare colpi di arma da fuoco contro i passeggeri causando la morte di una persona a bordo".

Il **21 November 2021**, il 21 novembre 2021 si è verificato un incidente che ha coinvolto l'SSA e di cui è stato testimone l'equipaggio dell'aereo di monitoraggio civile Seabird, gestito da Sea Watch e Humanitarian Pilots Initiative (HPI). Secondo l'equipaggio, un'imbarcazione SSA, ora identificata come Alqayid 1, si trovava sul posto insieme a una motovedetta più grande della cosiddetta Guardia costiera libica (sCLYCG), mentre l'imbarcazione sCLYCG cercava aggressivamente di intercettare un gommone che

trasportava circa 100 persone in difficoltà. Mentre le persone cercavano di fuggire, la nave sCLYCG ha tentato più volte di speronare il gommone in difficoltà. Alla fine, l'imbarcazione in difficoltà è riuscita a manovrare verso la vicina nave ONG Sea-Watch 4, dove le persone sono state imbarcate in sicurezza.



Il **19 Gennaio 2022**, la nave ONG Louise Michel ha riferito di un'imbarcazione sconosciuta che ha sparato a un migrante caduto in mare durante un'operazione di intercettazione. Questo evento è stato inizialmente attribuito alla Guardia costiera libica, ma l'imbarcazione sconosciuta è stata poi riconosciuta come appartenente alla SSA (Alqayid Alharbi).



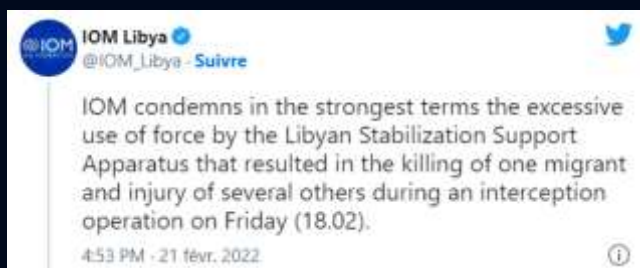
“ SSA era già vicina al gommone. Dopo alcuni giri intorno a loro, hanno iniziato a tirare su violentemente le persone dal gommone sul loro ponte. Dopo averli picchiati con dei bastoni, alcune persone si sono buttate in acqua e l'equipaggio della SSA ha sparato diversi colpi in direzione delle persone in acqua. In seguito hanno riferito che gli spari erano intesi come colpi di avvertimento verso di noi. Questo è solo un esempio di quanto brutale sia il comportamento di questo gruppo nei confronti delle persone in movimento, non importa se muoiono o meno. ”

Dall'equipaggio della Louise Michel

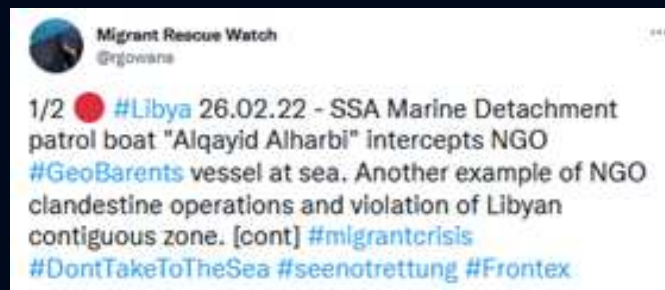
Un account Twitter legato all'SSA ("Migrant Rescue Watch") ha anche pubblicato un video di questa intercettazione pochi giorni dopo, mostrando un individuo dell'SSA che aggredisce una persona in difficoltà. Come indicato nel tweet, le persone intercettate sono state sbarcate nel centro di detenzione di Al Mayah, situato a 30 km a ovest di Tripoli e controllato dall'SSA.



Il **18 Febbraio 2022**, una nave dell'SSA ha sparato munizioni vere contro un'imbarcazione che trasportava 80 persone, uccidendone una e ferendone molte altre. L'attacco è stato condannato dall'Organizzazione Internazionale per le Migrazioni (OIM). L'SSA ha negato apertamente queste accuse e ha definito "assurde" le dichiarazioni pubblicate dall'OIM.



Il **26 Febbraio 2022**, la nave ONG Geo Barents è stata avvicinata dalla stessa nave durante la notte. La nave SSA ha dichiarato di aver "intercettato" la Geo Barents.



UN CONGLOMERATO DI MILIZIE CHE ACQUISISCE SEMPRE PIÙ POTERE E LEGITTIMITÀ

Creato nel gennaio 2021 con il coinvolgimento di Fayed al-Sarraj, il precedente primo ministro del Governo di Accordo Nazionale (GNA), l'Apparato di Supporto alla Stabilità è un organismo di sicurezza che ha anche un mandato di applicazione della legge. Mentre il suo obiettivo iniziale era quello di fornire servizi di protezione al Primo Ministro libico e di contrastare il precedente Ministro degli Interni Fathi Bashagha, l'SSA ha formato nel tempo nuove alleanze, ampliato i suoi obiettivi e accresciuto la sua influenza. Riunendo nel suo ambito diverse milizie e gruppi armati con base a Zawiyah, Tripoli e nella regione a sud di Tripoli, rimane un attore complesso e in continua evoluzione.

Da oltre un decennio, la Libia è divisa tra amministrazioni rivali a est e a ovest, ciascuna sostenuta da diverse milizie e governi stranieri. La rivalità tra questi due campi si è recentemente riaccesa dopo l'elezione di Fathi Bashagha, nominato primo ministro dal parlamento orientale nel marzo 2022. Dopo questa elezione, è scoppiata una guerra di influenza tra quest'ultimo e il primo ministro in carica, Abdel Hamid Dbeibah. Mentre Bashagha è sostenuto dalla Camera dei rappresentanti con sede a ovest (Tobruk) e dall'Esercito nazionale libico (LNA), Dbeibah è appoggiato dal Governo di unità nazionale (GNU), riconosciuto a livello internazionale, insediato a est. Dal maggio 2022, le forze fedeli a Bashagha hanno tentato di irrompere nella capitale libica Tripoli, ma finora sono state sempre sconfitte dalle forze fedeli a Dbeibah.

L'SSA non è esente da questa guerra di influenza. Sebbene si presenti ufficialmente come un organismo unificato, è diviso in due rami principali, ognuno dei quali si è recentemente schierato a favore di uno dei primi ministri rivali:

- il ramo di Tripoli, guidato da Abdel Ghani al-Kikli (noto come Gheniwa e attuale capo dell'SSA), sostiene ampiamente Abdel Hamid Dbeibah.
- il ramo di Zawiyah, influenzato principalmente dai fratelli Abu Zriba (noti come Buzriba) e dalla Brigata Al Nasr, si è avvicinato nel tempo a Fathi Bashagha. Qualche mese fa, Bashagha ha anche nominato uno dei fratelli, Issam Abu Zriba, come Ministro degli Interni del suo governo.

Gli sforzi compiuti da Bashagha e Dbeibah per ottenere il sostegno dell'SSA dimostrano l'importanza che l'organismo ha acquisito dalla sua creazione nel gennaio 2021. Alleandosi con entrambi gli schieramenti, legittimati da Tripoli e sostenuti dalle forze orientali, l'SSA si sta assicurando un posto di rilievo all'interno del futuro governo, indipendentemente dall'esito del conflitto. Sebbene alcune delle sue mosse possano sembrare contraddittorie, ciò esemplifica in realtà la strategia dell'SSA di sfruttare la molteplicità dei suoi alleati dislocati sul territorio al fine di ottenere il potere.

UN ATTORE CONCORRENTE COINVOLTO NEL "CONTROLLO DELLA MIGRAZIONE" IN LIBIA

Come indicato sul suo sito web, la SSA è suddivisa in quattro dipartimenti, tra cui il "Dipartimento per la lotta all'insediamento e alla migrazione illegale" (DCSIM). Il DCSIM si presenta di fatto come un organismo parallelo e concorrente al "DCIM" ufficiale, il "Dipartimento per la lotta all'immigrazione clandestina" che dipende dal Ministero dell'Interno. Presente in tutti i principali snodi attraverso i quali transitano le persone in movimento, l'SSA si occupa di intercettare le imbarcazioni di migranti in mare, di trattenere i migranti nei centri, di "smantellare le reti di contrabbando"... Il 18 giugno 2022, l'SSA ha anche annunciato un'ampia operazione lungo la costa occidentale della Libia "per contrastare l'immigrazione illegale", conducendo pattugliamenti sia a terra che in mare.

In mare, l'SSA opera in aggiunta alle altre tre strutture di comando e controllo che svolgono operazioni di sicurezza marittima nelle acque territoriali e internazionali libiche: la Marina libica e la Guardia costiera libica, sotto l'autorità del Ministero della Difesa, e l'Amministrazione generale per la sicurezza costiera (GACS), sotto l'autorità del Ministero dell'Interno. Secondo le informazioni raccolte, l'SSA gestisce almeno sette imbarcazioni (le immagini che seguono provengono dagli account Twitter "Migrant Rescue Watch" e "SARwatchMED"):

Alqayid Saqar (numero MMSI 271047452, registrata come "Rustu Kaptan") fa base nel porto di Al Mayah e pattuglia una vasta area a ovest di Tripoli. Viene regolarmente avvistata dalle ONG che si occupano di soccorso in mare e talvolta è osservabile anche sulle applicazioni di tracciamento delle imbarcazioni. La poppa è bassa, per facilitare il recupero e l'assistenza alle persone in mare, e il suo ponte può ospitare un numero limitato di persone.



Alqayid 1 è una nave di tipo civile, costruita in Turchia. Non è stata progettata specificamente per intercettare le imbarcazioni di migranti, soprattutto a causa della sua limitata capacità di trasporto passeggeri e di attrezzature di salvataggio. L'Alqayid 1 è stata osservata sia con che senza una mitragliatrice pesante montata a prua. Fa base anch'essa nel porto di Al Mayah.



Alqayid 2 ha caratteristiche simili ad Alqayid 1. È stata coinvolta nell'incidente del 12 agosto 2021, durante il quale un'imbarcazione di migranti partita da Zawiya è stata intercettata dall'unità SSA. Secondo i testimoni oculari sopravvissuti, le SSA hanno ripetutamente speronato l'imbarcazione e sparato ai passeggeri, causando la morte di una persona a bordo.



Alqayid Alharbi, è una motovedetta veloce di tipo militare. Lo stesso modello "Lambro Olympic D74 / Javelin 74" è stato utilizzato anche dalla Guardia Costiera ellenica. L'imbarcazione è stata coinvolta nella violenta intercettazione del 19 gennaio 2022, di cui è stato testimone l'equipaggio della Louise Michel, e successivamente ha minacciato anche l'equipaggio della Geo Barents il 26 febbraio.



Almeno altre tre imbarcazioni non identificate sono presentate come appartenenti alla SSA dall'account Twitter

"Migrant Rescue Watch". La prima immagine è stata scattata nel porto di Al Mayah, la seconda durante un'operazione di intercettazione condotta il 21 ottobre 2022:



Il comitato delle Nazioni Unite ha scritto alla Grecia per stabilire la catena di approvvigionamento della nave Alqayid Alharbi. Il trasferimento di una nave militare di questo tipo in Libia costituirebbe una chiara violazione dell'embargo sulle armi attualmente in vigore nella regione. Mentre alcuni modelli civili sono stati osservati con mitragliatrici pesanti montate a prua (Alqayid Saqar, Alqayid 2), il comitato ha sottolineato che anche queste modifiche potrebbero costituire una violazione dell'embargo.

La maggior parte delle navi descritte fa base nel porto di Al Mayah, che sembra essere stato costruito di recente. Situato a circa 30 chilometri a ovest di Tripoli, questo porto è vicino a un grande centro di detenzione, anch'esso controllato dall'SSA, costruito in una fabbrica farmaceutica riadattata. Secondo l'ultimo rapporto redatto dal gruppo di esperti delle Nazioni Unite sulla Libia, l'SSA controlla tre strutture di questo tipo: Al-Mayah, Al-Zahra e Az-Zawiyah Al Nasr.

Secondo lo stesso rapporto, a marzo 2022, il DCIM controllava quasi 24 centri di detenzione ufficiali in tutta la Libia, mentre il DCSIM sembra aver avuto il controllo solo su un numero molto ridotto di centri. Tuttavia, secondo diverse fonti, i centri sotto il controllo del DCSIM hanno la capacità di contenere un numero molto maggiore di migranti. Nel febbraio 2022, in un video pubblicato sui suoi social network, l'SSA ha dichiarato che più di 8.000 persone erano detenute ad Al Mayah. Queste cifre, tuttavia, devono essere trattate con cautela: senza dubbio è nell'interesse della milizia dimostrare di controllare un numero maggiore di migranti rispetto agli altri, poiché il controllo delle migrazioni rimane una posta in gioco importante per ottenere il riconoscimento da parte degli attori statali e internazionali. L'organizzazione Libya Crimes Watch stima che circa 1.800 migranti siano effettivamente detenuti ad Al Mayah.

UNA RETE DI CRIMINALI, COINVOLTI IN MULTIPLE VIOLAZIONI DI DIRITTI

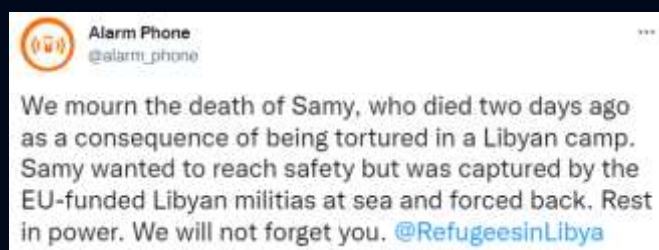
L'SSA è diventata tristemente famosa per il suo coinvolgimento diretto in innumerevoli violazioni dei diritti, non solo in mare ma anche a terra. La maggior parte dei suoi leader sono già noti a livello nazionale e internazionale per gli abusi che hanno perpetrato. Ghaniwa, il capo dell'SSA, è stato accusato sia da Amnesty International che dal Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite di crimini di

guerra e altre violazioni dei diritti contro la popolazione locale e migrante nell'ultimo decennio. Alla guida di un potente gruppo armato nel quartiere di Abu Salim (Tripoli), sono state raccolte numerose testimonianze di torture, violenze sessuali, privazioni di diritti e uccisioni derivanti dalle pratiche violente della milizia. Tutte queste violazioni sono state poi legittimate dall'integrazione delle forze di Ghaniwa nei dipartimenti del Ministro dell'Interno e poi dell'SSA.

Oltre a Ghaniwa, la brigata Al-Nasr (attiva all'interno del ramo dell'SSA che controlla l'area di Zawiyah) è nota anche per i maltrattamenti nei confronti dei migranti e per le attività di traffico e contrabbando di esseri umani. Tra le figure più note della brigata Al-Nasr c'è Mohamed Koshlaf, dominante nel campo dei migranti e del contrabbando di petrolio nella regione di Zawiyah. Collabora strettamente con Abd al Rahmane Milad, soprannominato "Al-Bija", capo dell'unità locale della Guardia costiera di Zawiyah, che nel 2018 è stato inserito in una lista di sanzioni del Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite per il suo coinvolgimento nel traffico di esseri umani in Libia. Secondo il gruppo di esperti delle Nazioni Unite, i crimini di al-Bija includono "la partecipazione diretta all'abbattimento di imbarcazioni di migranti con armi da fuoco". Sebbene Al-Bija sia stato arrestato nell'ottobre 2020, è stato rilasciato nell'aprile 2021 "per mancanza di prove" e da allora ha riacquisito la sua influenza tra la Guardia Costiera di Zawiyah. Il cugino di Al-Bija, Osama al-Kuni Ibrahim, è noto per essere il direttore de facto del centro di detenzione di Al-Nasr a Zawiyah, chiamato anche "prigione di Osama". Nonostante sia stato a lungo sotto il controllo nominale del DCIM, il centro Al Nasr è sempre stato gestito dalla Brigata Al-Nasr e ora è chiaramente sotto il controllo delle SSA. Questo centro di detenzione lavora a stretto contatto con la Guardia Costiera di Zawiyah. Dopo l'intercettazione in mare, i migranti vengono portati nel centro, dove vengono sottoposti a torture ed estorsioni e dove alcuni vengono anche venduti ad altri siti di detenzione, tra cui quello di Al Mayah. Nel 2021, le Nazioni Unite hanno imposto sanzioni anche a Osama al-Kuni per aver compiuto "orribili abusi" sui migranti ad Al-Nasr, tra cui uccisioni, violenze sessuali e percosse.

Il centro di detenzione di Al Mayah non gode di una reputazione migliore. Il 20 gennaio 22, l'organizzazione Libyan Crimes Watch ha pubblicato un rapporto sul centro che descrive condizioni deprecabili (tra cui sovraffollamento, mancanza di ventilazione, migranti costretti a bere acqua dai bagni e violenze da parte delle guardie).

Il rapporto ha anche confermato che 3 marocchini sono stati torturati e uccisi mentre erano detenuti nella fabbrica farmaceutica ridisegnata. Secondo le testimonianze raccolte dagli esperti delle Nazioni Unite, il capo della



prigione, Mohamed al-Kabouti, era personalmente coinvolto nelle percosse ai detenuti.

Il 30 marzo, diverse organizzazioni hanno denunciato la morte di Samy, anch'egli deceduto in seguito alle torture subito a AL Myah dopo essere stato intercettato in mare.

UN ORGANISMO SENZA RESPONSABILITÀ AL SERVIZIO DELLE MICIDIALI POLITICHE MIGRATORIE DELL'UE

Sebbene i legami tra l'SSA e l'Unione Europea siano ancora confusi, è chiaro che la milizia serve gli interessi degli Stati membri dell'UE, realizzando l'obiettivo principale delle loro politiche migratorie: impedire a tutti i costi che i migranti raggiungano le coste europee. La Guardia Costiera SSA non riceve finanziamenti diretti dall'UE, in quanto questi fondi sono teoricamente riservati alle autorità partner ufficialmente riconosciute: la cosiddetta Guardia Costiera Libica e i GACS (Ministeri della Difesa e dell'Interno).

Tuttavia, ciò non impedisce all'SSA di ricevere fondi europei indirettamente. Secondo un ex capo della cosiddetta Guardia costiera libica, intervistato in forma anonima dall'Associated Press, l'SSA attinge indirettamente ai fondi erogati dall'UE, pur essendo finanziata dal governo di Tripoli. Amnesty International ha scritto nel suo rapporto che "il bilancio proposto dal governo di unità nazionale (GNU) per il 2021 ha stanziato 40 milioni di LYD (8,9 milioni di USD) per l'SSA, di cui 5 milioni di LYD (1,1 milioni di USD) per gli stipendi. Vengono inoltre effettuati ulteriori pagamenti ad hoc: nel febbraio 2022, il primo ministro del GNU Abdelhamid Debibah ha autorizzato un pagamento di 132 milioni di LYD (circa 28 milioni di dollari) all'SSA". Dal 2015, nel tentativo di arginare la migrazione lungo la rotta del Mediterraneo centrale, l'Unione Europea ha erogato al governo di Tripoli oltre 500 milioni di dollari. Oltre a questi finanziamenti pubblici, l'SSA beneficia anche di attività illecite legate al traffico di esseri umani, al contrabbando e all'estorsione nei centri di detenzione che controlla. Come è stato dimostrato per la cosiddetta Guardia costiera libica, l'SSA riceve fondi sia per

organizzare le imbarcazioni verso l'Europa sia per intercettarle. Questo legame è particolarmente visibile ad Al Mayah, dove i migranti riferiscono di passare direttamente dal porto di sbarco al centro di detenzione prima di essere costretti a pagare per essere rilasciati e quindi potenzialmente tentare di nuovo la fortuna in mare. Testimonianze simili sono state raccolte per quanto riguarda il centro di detenzione di Al Nasr. Le agenzie delle Nazioni Unite e altri attori come Medici senza frontiere non hanno accesso a questi centri di detenzione, né al porto di sbarco di Al Mayah, una mancanza di accesso che rende l'SSA ancora meno perseguibile per le sue attività criminali e il maltrattamento dei migranti. Per quanto riguarda il legame tra l'SSA e l'UE, sorge un'altra domanda: come mai l'SSA riesce a intercettare le imbarcazioni di migranti quando, teoricamente, non dispone delle risorse di sorveglianza messe a disposizione dall'UE attraverso l'agenzia Frontex e l'operazione militare Irini? La risposta si trova probabilmente nella vicinanza tra la Guardia costiera del porto di raffinazione del petrolio di Zawiyah, che beneficia del sostegno europeo, e la sezione locale dell'SSA. Vicina sia alla Guardia costiera di Zawiyah che all'SSA, Al-Bija e più in generale la brigata Al-Nasr potrebbero essere il collegamento tra l'UE e l'SSA, avendo la possibilità di condividere i dati di Frontex con l'SSA per facilitare le intercettazioni in mare. Un ufficiale della Marina intervistato dall'Associated press ha confermato che a Zawiyah l'unità della Guardia Costiera "appartiene virtualmente alla [SSA] e che è "un'unità separata solo di nome". Un altro ufficiale della Marina ha aggiunto che le navi della SSA sono mantenute dalla Marina, che beneficia di fondi dell'UE, e ha confermato che l'Apparato è stato coinvolto anche nel continuo coordinamento tra le autorità navali libiche e Frontex.

Nonostante la sua composizione criminale e il ricorrente coinvolgimento in violazioni dei diritti umani, l'SSA è diventata una delle principali forze che attuano le politiche di controllo delle frontiere dell'UE. A differenza della Guardia Costiera e della Marina, l'SSA riferisce direttamente al Consiglio presidenziale libico di Tripoli e



non è soggetta al controllo dell'UE e delle Nazioni Unite. Mentre questo controllo si è rivelato inutile (o semplicemente non utilizzato dall'UE) per prevenire le violazioni dei diritti, la totale impunità di cui gode l'SSA è molto preoccupante.

Non c'è dubbio che anche l'UE stia beneficiando della frammentazione operativa delle entità incaricate delle intercettazioni marittime in Libia (tra la cosiddetta Guardia costiera libica, il GACS e l'SSA), a scapito dei diritti dei migranti. Come sottolineato dal gruppo di esperti delle Nazioni Unite, "le difficoltà nell'identificare l'agenzia marittima libica appropriata hanno esposto i migranti e i richiedenti asilo a un rischio reale di gravi violazioni dei diritti umani e hanno eroso le prospettive di responsabilità in relazione alle violazioni dei diritti umani denunciate".

Negli ultimi mesi, l'SSA si è impegnata a fondo per presentarsi come un attore affidabile e un partner accettabile sulla scena nazionale e internazionale. Sul suo sito web, l'Apparato mostra il suo impegno per una Libia unita, sicura e rispettosa dei diritti. Il 20 dicembre 2021, l'SSA ha partecipato alle attività del convegno nazionale contro la tortura tenutosi a Tripoli. A seguito di una dichiarazione pubblicata da Amnesty International nel maggio 2022 dal titolo "Libia: I leader delle milizie dell'SSA devono rendere conto del loro operato", l'SSA ha respinto tutte le accuse di abusi contro

i migranti. Poco prima, l'SSA aveva pubblicato su Facebook un video, presumibilmente girato nel centro di Al Mayah, che mostrava migranti sorridenti e rilassati che si godevano i numerosi servizi offerti dal centro (aree di trattamento, un'ampia sala da pranzo, un'aula per i bambini, una palestra...). Questa atmosfera colorata è però in netto contrasto con le dolorose testimonianze delle persone che hanno soggiornato nel centro e con le decine di morti che sono state segnalate tra le sue mura.

Che si tratti della SSA o della cosiddetta Guardia costiera libica, il MRCC civile continuerà a documentare e denunciare le violazioni commesse in mare e a terra dalle milizie a cui l'UE affida il controllo delle sue frontiere.

FONTI

- Samy Magdy, "A new Libyan force emerges, accused of abusing migrants", *AP News*, 22 LUGLIO 2022
- Fabio Papetti, "SSA, i nuovi predoni della Libia", *Iripimedia*, 22 LUGLIO 2022
- Amnesty international, "Libya: Hold Stability Support Authority militia leaders to account", 4 MAGGIO 2022
- UN Libya experts, *Final report of the Panel of Experts established pursuant to resolution 1973 (UN Security Council, 2011) concerning Libya*, 27 MAGGIO 2022

"Che si tratti della SSA o della cosiddetta Guardia costiera libica, l'MRCC civile continuerà a documentare e denunciare le violazioni commesse in mare e a terra dalle milizie a cui l'UE affida il controllo delle sue frontiere."



FOTO: pagina Facebook dell'SSA, Gennaio 2022

INTERVISTA

" **AMPLIFICARE LE VOCI DI COLORO CHE SONO VICINI ALLA REALTÀ DELLA VIOLENZA QUOTIDIANA ALLE FRONTIERE**"



Border Forensics è un'agenzia che mobilita metodi innovativi di analisi spaziale e visiva per indagare sulle pratiche di violenza di confine, ovunque questa violenza abbia luogo.

Sito Web: <https://www.borderforensics.org/>

Potete spiegare innanzitutto l'approccio e il lavoro di Border Forensics e il contesto politico più ampio in cui scegliete i vostri progetti di ricerca?

Stiamo conducendo indagini visive e spaziali sulle pratiche di violenza alle frontiere. Il nostro metodo consiste nel combinare diversi elementi del lavoro sui diritti umani e delle pratiche di ricerca consolidate con nuove forme di telerilevamento, raccolta di dati e ricerca visiva, oltre a sperimentare nuovi metodi di ricerca orientati alle attività di investigazione. Lavorando insieme ad attivisti, organizzazioni non governative e gruppi di migranti, il nostro lavoro cerca di amplificare le voci di coloro che sono vicini alla realtà della violenza quotidiana alle frontiere, con l'obiettivo di difendere la dignità e i diritti dei migranti e promuovere la libertà di movimento. Pertanto, la loro realtà vissuta diventa spesso il punto di partenza per la nostra ricerca e analisi.

Ricordiamo l'importante lavoro di Forensic Oceanography svolto negli anni scorsi. Continuate con un approccio simile e con gli stessi metodi?

Pur basandosi ovviamente sul lavoro svolto da Forensic Oceanography negli ultimi 10 anni, la Border Forensics

amplia questo approccio per concentrarsi su diverse forme di violenza di frontiera che hanno luogo prima, durante e dopo quello che normalmente chiamiamo confine - per esempio le forme più impercettibili, ma non per questo meno dannose, di molestie che colpiscono coloro che sono razzializzati come migranti all'interno delle città europee, o le forme di estrazione neocoloniale come la pesca eccessiva da parte di flotte industriali straniere lungo la costa dell'Africa occidentale che ha contribuito alla "riapertura" della cosiddetta rotta atlantica. Negli ultimi anni, grazie agli sforzi degli attori della società civile del Mediterraneo centrale, si è rafforzata la capacità di intervenire, documentare e chiedere conto delle violazioni alla frontiera marittima. Questo non è ovviamente il caso di molte altre aree dove la violenza alle frontiere riceve molta meno attenzione e continua a essere perpetrata impunemente.

Tuttavia, continuate a concentrarsi sul Mediterraneo e uno dei progetti è dedicato alle operazioni aeree di Frontex da Malta. Potete descrivere meglio questa ricerca?

Infatti, nonostante tutti gli sforzi menzionati in precedenza, il confine mediterraneo rimane una delle zone di frontiera più letali al mondo. La nostra indagine



attuale si concentrerà su quello che consideriamo l'ultimo sviluppo chiave in quest'area: i tentativi degli Stati e delle agenzie europee di creare una rete di sorveglianza aerea quasi costante sul Mediterraneo centrale. Frontex, in particolare, attraverso una serie di appaltatori privati, ha dispiegato un numero crescente di velivoli di sorveglianza con e senza equipaggio che consentono all'agenzia di individuare le imbarcazioni di migranti in partenza vicino alla costa libica e di informare la cosiddetta Guardia costiera libica molto presto. Questa "torre di controllo invisibile", come abbiamo iniziato a chiamarla, è diventata quindi un ingranaggio chiave nella macchina del respingimento: permette alle agenzie e agli Stati dell'UE di continuare a monitorare da vicino ciò che accade in mare, senza il "rischio" di essere coinvolti in operazioni di salvataggio con i loro mezzi navali.

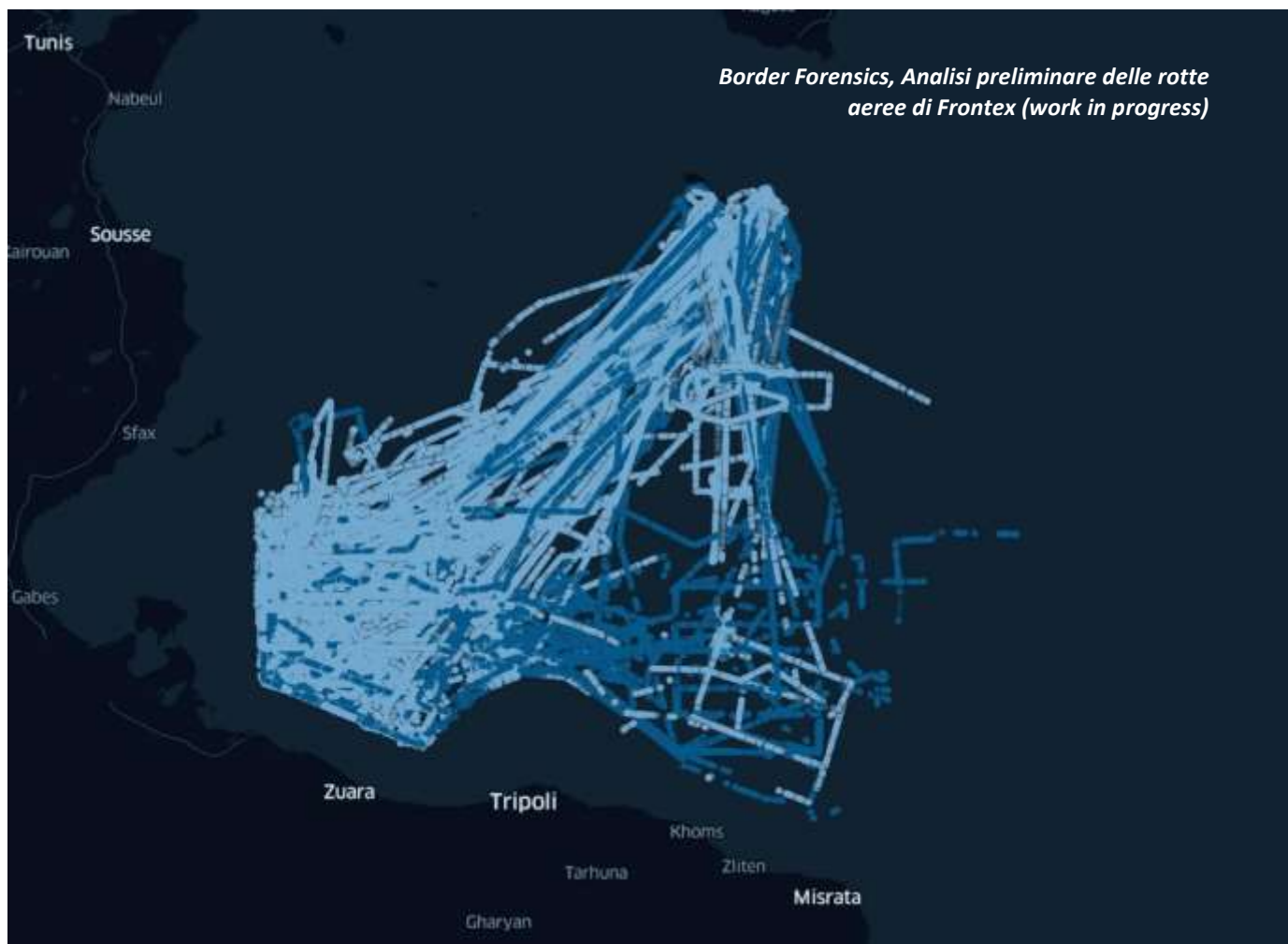
In questo progetto collaborate strettamente con Human Rights Watch. Seguite un'idea comune di contenzioso strategico?

Siamo due agenzie indipendenti con approcci, dimensioni e mandati diversi, ma pensiamo che queste differenze possano rafforzarci reciprocamente nella collaborazione e abbiamo già lavorato con loro in passato in modo molto produttivo. Per quanto riguarda il contenzioso strategico, questo non fa parte del mandato di Human Rights Watch e non è quindi un

obiettivo di questo progetto comune. Detto questo, noi di Border Forensics intendiamo questa come solo una prima fase di un progetto più ampio sulla sorveglianza aerea, e quindi speriamo che più avanti ci sia la possibilità di utilizzare alcuni dei risultati delle nostre indagini come materiale per iniziative legali che abbiano come oggetto il ruolo svolto dalla sorveglianza aerea nella macchina per i respingimenti.

Quali credete che siano le migliori modalità per intervenire contro o anche solo per cercare di fermare il ruolo di Frontex nel regime di push and pull back nel Mediterraneo centrale?

Con questa indagine cerchiamo di ricollegare la sorveglianza aerea alle responsabilità delle agenzie e degli Stati dell'UE nel salvataggio dei migranti in mare, denunciando le pratiche che portano alle morti in mare e alle orribili condizioni di detenzione che i migranti devono affrontare in Libia. In questo modo, cerchiamo di contribuire agli sforzi dispiegati dai molti attori che stanno cercando di opporsi a questo status quo sia a terra che in mare, dalle incredibili proteste dei rifugiati in Libia alla Flotta Civile. Come per i progetti precedenti, speriamo che la nostra indagine contribuisca a questo sforzo collettivo non solo rivelando nuovi aspetti del ruolo delle agenzie europee, ma anche, come è avvenuto in passato, allo sviluppo di nuovi metodi e strumenti di documentazione e lotta.



FRAMMENTO LEGALE*

“UNA CONDANNA COSTRINGEREBBE A UNA CORRETTA INTERPRETAZIONE DELLE CONVENZIONI INTERNAZIONALI DI SALVATAGGIO...”

IL PROCESSO DEL CASO DELLA BARCA ABBANDONATA L'11 OTTOBRE 2013

Il 3 ottobre 2013 almeno 366 persone sono morte vicino alle coste di Lampedusa. Le foto delle infinite bare nella sala delle commemorazioni dell'isola fecero il giro dei media di tutto il mondo e tutti i politici si finsero colpiti. Cecilia Malmström, all'epoca commissario europeo per gli Affari interni, concluse il suo intervento nella conferenza stampa dell'8 ottobre con la seguente frase: *"Facciamo in modo che quanto accaduto a Lampedusa sia un campanello d'allarme per aumentare la solidarietà e il sostegno reciproco e per prevenire tragedie simili in futuro"*.

Solo pochi giorni dopo, mentre le lacrime di cocodrillo non si erano ancora asciugate, il successivo grande naufragio si è verificato, a circa 60 miglia nautiche a sud di Lampedusa, nella zona SAR maltese. È stato il cosiddetto "naufragio dei bambini" dell'11 ottobre, in cui 268 persone sono morte dopo oltre cinque ore di mancato soccorso da parte delle autorità statali.

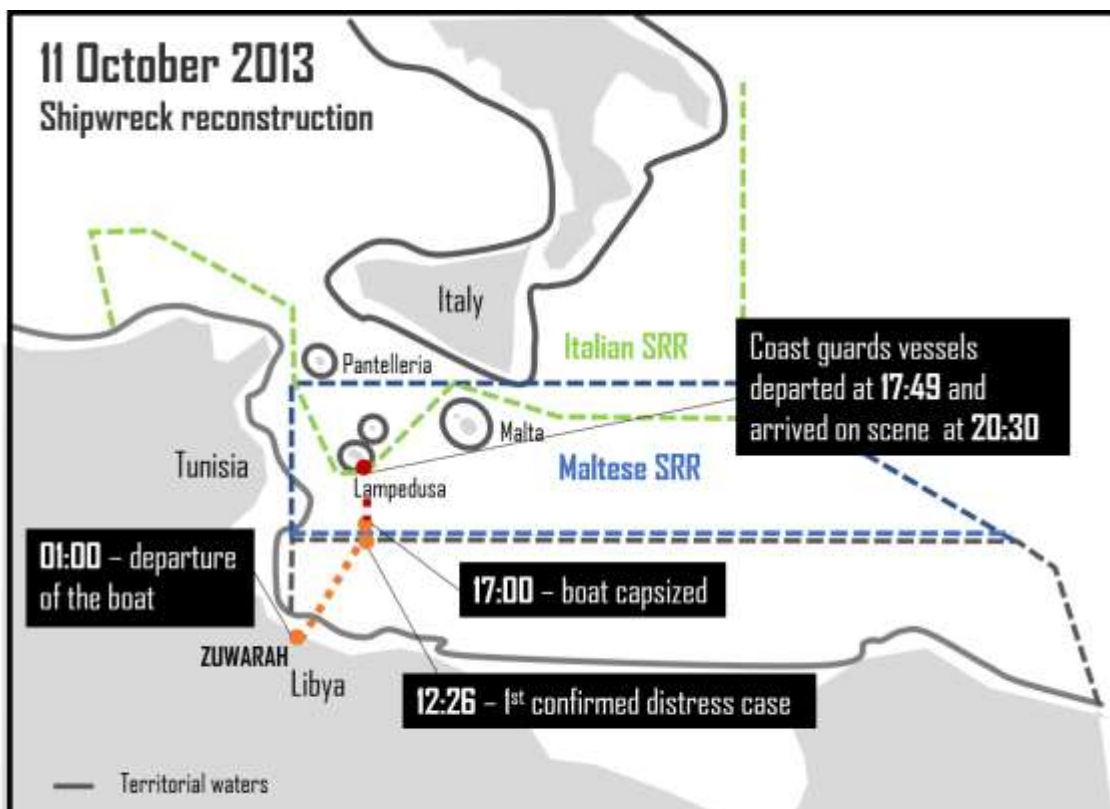
Il 10 ottobre, un peschereccio con a bordo circa 400 rifugiati siriani e palestinesi era partito da Zuwarah e poco dopo era stato attaccato da un'imbarcazione libica, che aveva perforato lo scafo con colpi di arma da fuoco. L'11 ottobre, come riferito dalle persone a bordo alla Guardia Costiera italiana, l'imbarcazione si muoveva lentamente ma imbarcava acqua; a bordo c'erano diversi

feriti, tra cui due bambini. Tuttavia, non è stata avviata alcuna operazione di soccorso.

Pur trovandosi a sole 17 miglia nautiche dalla nave in difficoltà, Nave Libra della Marina Militare italiana non è stata autorizzata a intervenire. Inoltre, le fu imposto di nascondersi, per "non farsi trovare sul raccordo Malta-Thuraya", altrimenti "quelli [i maltesi] avrebbero messo fuori uso il motore e sarebbero tornati indietro".

Solo alle 17.04, circa cinque ore dopo la prima chiamata fatta dalle persone a bordo alla Guardia Costiera italiana, la nave Libra ha ricevuto l'ordine di procedere verso l'obiettivo e, alle 17.14, di farlo "alla massima velocità consentita", poiché un aereo maltese aveva avvistato e segnalato il capovolgimento dell'imbarcazione.

Le telefonate tra i profughi dell'imbarcazione in difficoltà, la Guardia Costiera italiana e la Marina Militare italiana, sono state trovate e rese pubbliche da L'Espresso (Fabrizio Gatti). Una ricostruzione del caso è stata fatta anche da Watch The Med (<https://watchthemed.net/reports/view/32>), che ha infine contribuito alla fondazione del progetto indipendente Alarm Phone a un anno esatto da questo terribile incidente.



INTERVISTA CON ALESSANDRA BALLERINI

Alessandra Ballerini è l'avvocata di alcuni superstiti del naufragio che hanno perso i loro parenti in mare, e parte civile nel processo di Roma.

Può riassumere brevemente la storia del processo? Quali interventi hanno reso possibile il fatto che membri di alto rango delle autorità fossero accusati davanti al tribunale?

Il primo elemento chiave è stata l'inchiesta giornalistica di Fabrizio Gatti, che è riuscito a ricostruire l'esatta cronologia degli eventi, grazie anche alle testimonianze delle vittime. È stata presentata una denuncia penale prima a Palermo e poi ad Agrigento. Furono disposte indagini dalla Procura, che contribuirono ad acquisire molti elementi utili per determinare le responsabilità del naufragio. Il processo fu poi spostato a Roma per questioni di giurisdizione. Abbiamo dovuto opporci alle varie richieste di archiviazione, ma alla fine il Giudice per l'udienza preliminare (Gup) ha disposto il rinvio a giudizio di Manna (Guardia Costiera Italiana) e Licciardi (Marina Militare Italiana) e si è aperto il dibattimento presso la Corte d'Assise di Roma. Si sono tenute circa 30 udienze e ora si è giunti alla discussione finale.

Quali sono le accuse concrete?

Questi i capi di imputazione in cui sono riassunte le accuse:

- Luca Licciardi: imputato del reato di cui all'art. 328, comma 1, c.p. "perché – rivestendo il grado di Capitano di Vascello della Marina Militare in qualità di capo della sezione operazioni correnti del CINCPAV (Comando in Capo della Squadra Navale) – quale pubblico ufficiale, indebitamente rifiutava di compiere un atto del suo ufficio che, per ragioni di sicurezza pubblica, avrebbe dovuto essere compiuto senza ritardo; in particolare avendo ricevuto notizia, tramite la "I.M.R.C.C." (Italian Maritime Rescue Coordination Centre) di Roma, che, alle ore 16.22, l'"M.R.C.C. "di Malta (che aveva già assunto il coordinamento formale delle operazioni SAR) aveva espressamente richiesto l'impiego di nave Libra della Marina Militare Italiana (in quanto più vicina all'obiettivo) per le operazioni di soccorso di un'imbarcazione instabile e sovraccarica di migranti che si trovava in acque internazionali ricadenti nella zona S.A.R. maltese in una situazione di pericolo (essendo stata avvistata da un aereo maltese); ometteva di impartire l'ordine di intervento immediato alla massima velocità alla suddetta unità navale, disponendo dapprima di non informare Nave Libra; successivamente, comunque tardivamente, alle 17.04 di impartire l'ordine a Nave Libra di procedere alla verifica della situazione e di prestare assistenza, e alle 17.14 di procedere alla massima velocità, segnalando il capovolgimento dell'imbarcazione, a Roma l'11/10/2013.

- Leopoldo Manna : imputato del reato di cui all'art. 328 comma 1 c.p., "perché – rivestendo il grado di Comandante del Corpo delle Capitanerie di Porto e l'incarico di capo del 3° ufficio-centrale operativa del Comando Generale delle Capitanerie di Porto, con compiti di coordinamento generale dei servizi di soccorso marittimo, indicati, ai sensi della Convenzione Internazionale sulla Ricerca e il Soccorso in Mare - S.A.R. Convenzione adottata ad Amburgo il 27/04/1979, come l'I.M.R.C.C.– in qualità di pubblico ufficiale indebitamente rifiutatosi di compiere un atto del suo ufficio che, per ragioni di pubblica sicurezza, doveva essere compiuto senza indugio [...vedi sopra], ha omesso di impartire l'ordine di intervento immediato alla massima velocità alla suddetta unità navale, limitandosi a passare l'informazione al CINCPAV della Marina Militare Italiana, a Roma l'11/10/2013".

- Entrambi (Luca Licciardi e Leopoldo Manna) accusati del reato di cui agli art. 113 - 589, commi 1 e 3, perché – in cooperazione tra loro non impartendo tempestivamente l'ordine di governare la nave Libra alla massima velocità, non consentendole così di prestare soccorso in tempo utile – cagionavano colposamente la morte di un numero imprecisato di persone (26 cadaveri recuperati e una stima di oltre 200 dispersi) - tra cui N. e M., figli di J. M.; R.C. e M., T., B, moglie e figli di M.D. Migranti che, viaggiando a bordo di un'imbarcazione sovraccarica e instabile, partita dalle coste libiche la sera del giorno precedente, annegavano in mare a seguito del capovolgimento dell'imbarcazione. Entrambi lo facevano per negligenza generale (imprudenza, imperizia e negligenza) e negligenza specifica, dovuta alla violazione degli obblighi giuridici di intervento e soccorso in mare, basati su disposizioni nazionali (codice della navigazione) e internazionali (Convenzione UNCLOS, Convenzione SOLAS, Convenzione SAR) nelle acque internazionali del Mar Mediterraneo l'11/10/2013.

Quando è iniziato il processo e come è andato avanti?

Ho presentato una denuncia penale firmata dai genitori che rappresento pochi mesi dopo il naufragio. Abbiamo dovuto opporci a diverse richieste di archiviazione, ma nel 2016 è finalmente iniziato il procedimento penale. Il processo, iniziato nell'ottobre 2021, ha subito alcune pause anche a causa della pandemia, ma le trenta udienze si sono comunque svolte con una certa regolarità.

Ci risulta che il comandante della LIBRA non sia imputato in questo processo: potrebbe esserci un altro processo per omissione di soccorso o altre accuse contro Pellegrino?

Sì, il procedimento contro il Comandante della Libra Pellegrino non è stato archiviato, grazie alla nostra opposizione alla richiesta di archiviazione del Pubblico Ministero, ed è ancora in fase preliminare.

Si è parlato anche del ruolo della Guardia Costiera maltese? Se sì, ha un significato per Malta?

Si è parlato molto della Guardia Costiera maltese perché il naufragio è avvenuto nella zona SAR maltese e il coordinamento è stato assunto da Malta. La difesa degli imputati ha cercato di spostare la responsabilità su Malta. Ma in questo processo gli unici imputati sono Licciardi (Marina Militare) e Manna (Guardia Costiera).

Come è stata ed è adesso l'attenzione dei media in Italia? E a livello internazionale?

All'inizio è stata molto alta, soprattutto grazie al lavoro di giornalismo d'inchiesta svolto dal giornalista Fabrizio Gatti, senza il quale probabilmente questo processo non sarebbe nemmeno iniziato. Ma con il passare dei nove anni e con il verificarsi, purtroppo, di molti altri naufragi, l'attenzione si è decisamente affievolita.

Quali sono stati, dal suo punto di vista, gli eventi più significativi del processo?

Sicuramente le testimonianze dei sopravvissuti e quella del giornalista Fabrizio Gatti!

Dato che il processo si concluderà probabilmente nei prossimi mesi, avete delle stime sull'esito o una certa aspettativa?

Poiché sono superstiziosa, preferisco non esprimermi. Questo processo ha assorbito le nostre energie e ci ha costretto continuamente a un esercizio di straziante empatia. I genitori dei bambini morti nel naufragio sono stati costretti a ricordare e a raccontare il dramma di quelle ore. Credo che un verdetto che stabilisca la

responsabilità di quelle morti, dopo nove anni, sia il minimo che possano ottenere. Speriamo che gli imputati non osino, per sottrarsi al giudizio e alle responsabilità, sollevare pietose questioni di prescrizione.

In caso di condanna, quali sarebbero le conseguenze? Individualmente per le vittime, ma anche politicamente per le autorità statali?

Le vittime potrebbero ottenere un risarcimento. Dal punto di vista politico, una condanna imporrebbe una corretta interpretazione delle convenzioni internazionali di salvataggio in merito alle cure adeguate e al soccorso immediato che deve essere prestato a qualsiasi imbarcazione in difficoltà o, meglio ancora, in presunto pericolo, perché sovraccarica, instabile, danneggiata, con molti passeggeri a bordo e tra questi anche bambini. Una condanna renderebbe più difficile in futuro lo spostamento di responsabilità tra gli Stati e sancirebbe il dovere di soccorso immediato (indipendentemente dall'area in cui si trova l'imbarcazione in pericolo) e quello di cooperazione tra le Guardie Costiere di diversi Paesi.

Il verdetto arriva solo dopo l'elezione di un nuovo governo di estrema destra... pensa che influenzerà il processo decisionale? O viceversa: possiamo davvero aspettarci una chiara indipendenza del potere legislativo da quello esecutivo?

Gli italiani sensibili ai diritti umani erano molto preoccupati per l'esito di queste elezioni. I partiti che hanno vinto le elezioni sono gli stessi che hanno parlato di un improbabile "blocco navale". Tuttavia, crediamo nella separazione dei poteri, fondamento di ogni democrazia, e non pensiamo che la vittoria della coalizione di destra debba influenzare la decisione della magistratura.

Grazie mille per questa intervista!

OSSERVAZIONI CONCLUSIVE E DECISIONE IN ARRIVO: QUAL È LA POSTA IN GIOCO?

Il 27 gennaio 2021, il Comitato per i diritti umani delle Nazioni Unite si è pronunciato sul caso e ha affermato la responsabilità di Italia e Malta per la violazione del diritto alla vita dei 268 naufraghi, tra cui oltre 60 bambini. Nonostante ciò, questa responsabilità è ancora in discussione nei procedimenti in corso a Roma, come nel caso dell'ultima udienza del 4 ottobre 2022. Dopo aver "ridefinito il perimetro" della decisione del giudice, la Procura di Roma ha chiesto l'assoluzione piena degli imputati perché "il fatto non sussiste".

In particolare, nel ridefinire il perimetro della decisione del giudice, la Procura ha posto l'accento su trafficanti e scafisti come "veri responsabili", oltre che sui rifugiati stessi, che non avrebbero dovuto mettere in pericolo la

propria vita scegliendo percorsi migratori irregolari. Nonostante le oltre 5 ore di mancato intervento, il Procuratore ha deciso di esaminare solo la finestra di 40 minuti (dalle 16:22 alle 17:04), ovvero dal fax ufficiale inviato da Malta all'MRCC italiano fino all'ordine alla nave Libra di dirigersi verso l'obiettivo. Di conseguenza, il Procuratore ha concluso che "non c'era stato alcun ritardo, e anzi, gli ufficiali avevano agito in anticipo". Gli avvocati degli imputati si sono spinti oltre, sostenendo che l'evento in questione non era un evento SAR e quindi le persone non erano in pericolo.

Alla luce di questo (pericoloso) allineamento tra accusa e difesa, l'8 novembre è la data fissata per la prossima udienza, durante la quale il giudice, dopo aver ascoltato

ulteriormente la difesa, dovrebbe emettere una decisione.

La posta in gioco va ben oltre la valutazione della responsabilità penale degli imputati. È in gioco la possibilità per i sopravvissuti al naufragio di esprimersi per vie legali chiedendo verità e giustizia. È in gioco anche la possibile ricostruzione della complessa legislazione in materia di ricerca e salvataggio. Partendo dal singolo evento, andando per la prima volta a chiarire quali circostanze costituiscano un evento SAR, quali elementi concorrano a definire la "pericolosità" di un'imbarcazione nel Mar Mediterraneo, e in cosa possano consistere nella pratica quei doveri di soccorso e cooperazione tra Stati costieri, ben sanciti dalle Convenzioni internazionali sul diritto del mare. Inoltre, è in gioco l'intera narrativa mainstream sulle traversate in

mare e sulla morte in mare: mentre gli avvocati degli imputati continuano a sottolineare la responsabilità dei naufraghi per la perdita della propria vita e di quella dei loro parenti, questo processo è un'opportunità per rovesciare questa narrativa, per porre l'accento sulla mancanza di percorsi sicuri e regolari per chiedere asilo e per colmare, almeno per una volta, la lacuna relativa alla responsabilità dello Stato per le morti in mare.

In un momento storico e politico in cui le persone continuano a morire in mare ogni giorno, nonostante le autorità competenti siano spesso informate, la rilevanza di questa procedura appare evidente. Non solo dal punto di vista giuridico, ma anche da quello culturale e politico, affinché le persone non muoiano più per mancata assistenza.



Picture. Lampedusa, Alarm Phone

CRIMINALIZZAZIONE

PROCESSO IUVENTA: CRIMINE DI SOLIDARIETÀ

Note da Trapani: nel corso del 2016 / 2017, la nave di soccorso Iuventa ha fatto parte della flotta civile. Si è trattato di un intervento politico concreto in risposta alla politica "left-to-die" dell'UE. In risposta al suo contributo al salvataggio di oltre 14.000 persone dall'annegamento nel Mediterraneo centrale, lo Stato italiano ha avviato un'indagine approfondita, che ha incluso agenti sotto copertura, intercettazioni di telefoni, navi e case e anche la sorveglianza di giornalisti, avvocati e religiosi..

Queste indagini sono diventate note a livello internazionale nell'agosto 2017, quando hanno portato al sequestro della Iuventa e si sono nuovamente intensificate nel 2021, quando sono state presentate accuse per "favoreggiamento dell'ingresso non autorizzato in Italia" nei confronti di 21 persone, membri dell'equipaggio di 3 navi di soccorso (Iuventa, STC, MSF) e di una compagnia di navigazione (VROON). L'accusa sostiene che queste operazioni di salvataggio non sono state effettuate né in risposta a un'emergenza in mare né per salvare le persone da sofferenze e morte certa. L'accusa sostiene di avere prove che dimostrano la collaborazione diretta con gli scafisti e i trasferimenti diretti in mare, con l'unico intento di facilitare l'ingresso delle persone in Italia

PRIMA PARTE - IL CORAGGIO MANCATO

Il 21 maggio 2022 abbiamo finalmente affrontato l'accusa in un'udienza preliminare presso il Tribunale di Trapani, dove abbiamo dovuto constatare che il giudice non ha mostrato il coraggio civile necessario per fermare il procedimento. A 5 anni dal sequestro dell'imbarcazione, non si è voluto affrontare il nocciolo della questione: l'urgente conclusione che il soccorso in mare e altre forme di agevolazione della fuga non possono essere un reato perché la fuga e la migrazione non sono un reato. Non è stata detta una sola parola sul rilascio urgente e a lungo atteso delle attrezzature di salvataggio confiscate o anche sulla riabilitazione degli imputati e della loro causa. Si è parlato esclusivamente di ripulire il lavoro approssimativo delle autorità investigative e della Procura per poter finalmente iniziare il processo.

La stessa procura che aveva coordinato con successo cinque diverse agenzie di polizia, tra cui unità antimafia e servizi di intelligence, per mettere fuori uso una nave di soccorso urgentemente necessaria, ha fallito quando si è trattato di giustificare il motivo per cui lo aveva fatto.

Non hanno nemmeno informato - o semplicemente non si sono preoccupati - tutti noi imputati sulle nostre accuse, che non solo ci terranno intrappolati in un assurdo caso giudiziario per diversi anni, ma potrebbero finire con un massimo di 20 anni di carcere.

Tuttavia, negli ultimi mesi abbiamo ottenuto piccoli "successi". Spingersi oltre i limiti legali: Un gruppo di osservatori internazionali, a cui inizialmente era stato negato l'accesso al primo processo, è ora autorizzato a monitorare le prossime udienze. Li consideriamo un'importante agenzia della società civile. Osserveranno e riferiranno, rendendo visibili i processi rilevanti e gettando così le basi per valutazioni e interventi.

Ondate di solidarietà: Nonostante la repressione dello Stato, ci sono stati momenti incredibilmente incoraggianti nello spazio pubblico! Noi difensori non eravamo soli! Il giorno della prima udienza sono stati chiamati a raccolta gruppi di sostegno da tutta Europa, con una manifestazione davanti al tribunale e manifestazioni in molte città europee. Dappertutto c'erano persone che collegavano le loro lotte al caso Iuventa e si riferivano alle sue esperienze, dimostrando così che la lotta per la solidarietà in mare non è isolata, che ha le sue radici in molte diverse realtà di resistenza.

SECONDA PARTE- NON HANNO FRETTA, NON SONO INTERESSATI

29 ottobre 2022: Siamo di nuovo a Trapani, e ancora una volta un'udienza ha dovuto essere rinviata... e non per

imprevisti, per la mancanza di nuovi riscontri, o addirittura per un cambiamento nella politica di criminalizzazione della solidarietà - no, ancora una volta un imputato non è stato correttamente invitato a un incontro rilevante per il procedimento, ancora una volta la sciatteria e l'ignoranza della Procura hanno portato a un ritardo del processo. È così facile tenere in vita un

processo, almeno per mantenere l'effetto paralizzante sulla società.

Tuttavia, mentre dobbiamo fare i conti con l'accuratezza dei timbri postali, dei nomi e degli indirizzi, almeno possiamo muoverci liberamente, organizzarci e lottare.

Ma innumerevoli persone in movimento devono aspettare nelle carceri che si svolgano i loro processi. Secondo il recente rapporto "Dal mare alla prigione" di ARCI Porco Rosso, Alarm Phone e borderline-europe, dal 2013 la polizia italiana ha arrestato più di 2.500 persone con l'accusa di "favoreggiamento dell'ingresso non autorizzato". Il rapporto "Incarcerare gli emarginati" di Aegean Migrant Solidarity, Deportation Monitoring Aegean e borderline-europe, mostra come le persone in movimento accusate di "favoreggiamento dell'immigrazione irregolare", stimate 1.900 nel 2019, trascorrono mesi in detenzione preventiva; e quando alla fine il loro caso va a processo, la condanna è determinata in procedure molto brevi (la durata media è di 38 minuti). La maggior parte degli imputati viene condannata all'ergastolo (la pena media è di 48 anni). Loro che sono dovuti fuggire o migrare da soli, loro che sono sopravvissuti alla traversata, spesso mortale, e che questa volta sono stati abbastanza fortunati da sfuggire alla macchina dei respingimenti per procura. Sono loro le persone reali dietro le "cifre di successo" della lotta delle autorità contro i trafficanti. Le accuse sono altrettanto fasulle, le udienze altrettanto assurde quanto le nostre. Ma devono aspettare dietro le sbarre un verdetto di colpevolezza che in realtà è stato emesso molto prima del loro arresto. Devono fungere da capro espiatorio per il micidiale regime di frontiera dell'UE, mentre l'unica responsabile è invece l'UE, non disposta a offrire percorsi legali e sicuri. Spariscono dietro le statistiche ufficiali... proprio come coloro che perdono la vita nella fossa comune del Mediterraneo.

TERZA PARTE- #NOTRANSLATIONNOJUSTICE!

Oggi stiamo vivendo un altro aspetto della giustizia di classe, il cui impatto è sui più emarginati, ma è un attacco a tutti noi: la negazione di una traduzione adeguata e di un'interpretazione autentica. Si tratta di un ostacolo che le persone di lingua straniera si trovano ad affrontare, in quanto il loro diritto a partecipare effettivamente ai procedimenti è sistematicamente negato dalle autorità - dal primo contatto con la polizia fino ai pubblici ministeri e ai giudici.

Oggi, l'interrogatorio di uno dei nostri imputati non ha potuto nemmeno entrare nel merito del caso ed è stato interrotto dopo pochi minuti. La qualità dell'interpretazione era del tutto inadeguata a chiarire domande essenziali in un caso penale che potrebbe concludersi con una pena detentiva fino a 20 anni e multe milionarie. L'interprete, benché ufficialmente registrato, mancava persino del vocabolario giuridico di base. La nostra difesa ha criticato la qualità della traduzione. La risposta: "Abbiamo cercato dappertutto ma non abbiamo trovato nessuno che voglia fare questo lavoro, la paga è semplicemente troppo bassa". Mentre noi imputati della iuventa ci troviamo in una posizione privilegiata che ci garantisce un forte sostegno legale e i mezzi socio-economici necessari per rendere pubblica la violazione dei nostri diritti, non è così per la maggior parte degli imputati stranieri. Se non è possibile trovare un interprete qualificato per una lingua comunitaria come il tedesco, la situazione è ancora peggiore nei casi in cui l'imputato parla una lingua extraeuropea. Negli ultimi anni, in Italia, migliaia di persone in viaggio sono state condannate per "favoreggiamento dell'ingresso non autorizzato", sulla base di testimonianze, documenti firmati e udienze in cui sistematicamente non sono stati forniti traduzioni e interpreti adeguati. Non si tratta solo di una violazione sistematica di un diritto fondamentale sancito dalla direttiva europea "Diritto dell'Unione (dr 2010/64)". Questo deve essere inteso come un altro aspetto della guerra dell'UE contro le persone in movimento e un altro muro della Fortezza Europa contro il quale le persone dovrebbero fallire. Per questo dobbiamo e vogliamo continuare. Con ancora più forza, ancora più risolutezza. Dobbiamo dimostrare che la nostra solidarietà e resistenza non si lascerà intimidire. Stiamo lanciando una campagna, invitando gli altri a condividere le loro esperienze sotto l'hashtag [#NoTranslationNoJustice](#) per mostrare la portata e i molteplici effetti!!

iuventa-crew

Website: www.iuventa-crew.org

Socialmedia: [iuventacrew](#)



Picture: 21.05.2022, solidarity in front of the court, @iuventa, 2017

EL HIBLU 3 – LETTERA APERTA

L'accusa contro i 3 El Hiblu si è pronunciata. Ciò significa che il tribunale ha terminato di ascoltare le testimonianze nel periodo pre-processuale e il Procuratore Generale deciderà presto quali accuse muovere contro i 3 El Hiblu. Chiediamo ancora una volta che le autorità ritirino tutte le accuse contro Abdalla, Amara e Kader! Di seguito la lettera aperta firmata da più di 1000 organizzazioni e individui e pubblicata il 2 ottobre 2022.

Egregio Procuratore Generale Dott.ssa Victoria Buttigieg,

Il 28 marzo 2019 la nave mercantile El Hiblu 1 è arrivata a Malta. Tre adolescenti sono stati arrestati e accusati di aver commesso diversi reati, tra cui atti di terrorismo, minacce all'equipaggio e dirottamento di una nave.

Amara, Kader e Abdalla - all'epoca di 15, 16 e 19 anni - sono stati imprigionati per quasi otto mesi prima di essere rilasciati su cauzione nel novembre 2019.

Nei giorni precedenti al loro arrivo a Malta, avevano contribuito a disinnescare una situazione instabile in mare. Insieme ad altre 105 persone, sono stati salvati dall'equipaggio di una petroliera, la El Hiblu 1, che ha tentato di riportarli in Libia. Quando i migranti hanno riconosciuto la costa libica, hanno protestato, alcuni dicendo che avrebbero preferito gettarsi in mare piuttosto che tornare nel Paese da cui erano fuggiti. Abdalla, Amara e Kader sono intervenuti e hanno calmato la situazione. Hanno agito come traduttori e mediatori tra i passeggeri spaventati e l'equipaggio impaurito.

Da quando sono stati rilasciati su cauzione, Abdalla, Amara e Kader, conosciuti collettivamente come i 3 di El Hiblu, hanno dovuto registrarsi ogni giorno alla stazione di polizia e partecipare a udienze mensili presso i tribunali maltesi. In queste udienze, gli ufficiali di polizia e militari, così come i membri dell'equipaggio del mercantile,

hanno avuto prontamente la possibilità di testimoniare. Tuttavia, la procura maltese ha impiegato due anni per chiedere a uno dei testimoni salvati di deporre. Queste testimonianze critiche hanno recentemente confermato ciò che sapevamo: Abdalla, Amara e Kader non hanno commesso alcun crimine!

Mentre si concludono le udienze preliminari di El Hiblu 3, il Procuratore Generale deve ora decidere quali accuse muovere ai tre giovani. Ribadiamo quindi la nostra richiesta di far cadere tutte le accuse e di archiviare immediatamente il processo.

Invece di essere perseguiti, i 3 El Hiblu dovrebbero essere celebrati per le loro azioni volte a impedire il ritorno di 108 persone in Libia.

Resistere ai respingimenti illegali in Libia non è un crimine! Fermate questa ingiustizia! Annullate immediatamente il processo a Malta! Liberare i 3 di El Hiblu!

Contatti: free@elhiblu3.info

Sito: <https://elhiblu3.info>



MOBILITAZIONI

COMMEMORAZIONE A ZARZIS, SETTEMBRE 2022

Organizzata dalle famiglie degli scomparsi e dai loro sostenitori, una CommemorAction si è svolta a Zarzis, in Tunisia, dal 3 al 6 settembre 2022. Dieci anni prima, il 6 settembre 2012, un'imbarcazione con circa 130 persone provenienti dalla regione tunisina di Sfax si era rovesciata nei pressi di Lampione, vicino a Lampedusa - solo 56 persone erano sopravvissute.

In occasione del decimo anniversario di questo disastro, oltre 100 persone si sono riunite a Zarzis: famiglie degli scomparsi provenienti da diversi Paesi dell'Africa, pescatori locali, membri di associazioni e reti di attivisti tunisini e internazionali. Per quattro giorni si sono tenuti workshop in cui le famiglie hanno raccontato la loro determinata lotta per trovare risposte e si sono confrontate con attivisti solidali provenienti da Senegal, Marocco, Niger e da diversi Paesi europei sulle possibilità di continuare la ricerca dei dispersi.

Una delle madri degli scomparsi, Fatma Kasroui, ha dichiarato: "Spero che riusciremo a farvi ascoltare le nostre voci. Siamo stanchi, siamo vecchi, abbiamo solo bisogno della verità. Speriamo che non ci siano più confini e che i nostri Haraga non debbano più andare in mare". Uno dei pescatori presenti ha parlato della sua esperienza di salvataggio di persone in difficoltà da oltre vent'anni: "Non ci interessa chi sono le persone che salviamo. Non diamo passaporti alle persone. Vediamo le persone annegare e andiamo a salvarle".

Dopo tre giorni di workshop, le famiglie hanno guidato una potente manifestazione attraverso la città di Zarzis fino al mare e al porto locale. Sono stati tenuti discorsi, sono stati

deposti fiori in mare, sono stati ricordati collettivamente i dispersi e i morti.

Quando ha saputo della CommemorAction a Zarzis, Vincent Cochetel, inviato speciale dell'UNHCR per il Mediterraneo occidentale e centrale, ha risposto scrivendo: "Lutto per la perdita. Ma le stesse madri non avevano problemi a incoraggiare o finanziare i loro figli a intraprendere quei viaggi pericolosi. Come in Senegal, perseguire simbolicamente i genitori per aver messo a rischio i propri figli potrebbe innescare un serio cambiamento di mentalità sui viaggi della morte". Questo commento scandaloso, che incolpava le madri in lutto e ne chiedeva addirittura la criminalizzazione, ha suscitato l'indignazione delle famiglie degli scomparsi e dei loro sostenitori.

In una dichiarazione, diverse madri e sorelle degli scomparsi hanno risposto e chiesto le dimissioni di Cochetel. Jalila Taamallah, ad esempio, ha osservato che: "È il sistema dei visti e delle frontiere che ha messo in pericolo i migranti, non le loro madri. È colpa delle politiche migratorie che causano la morte delle persone che attraversano il Mediterraneo. Pertanto, continueremo a partecipare alle manifestazioni per la libertà di movimento. Non si può uccidere la nostra richiesta di verità e giustizia".

Nourhene Khenissi, sorella di una persona scomparsa, ha dichiarato: "Prima di attaccare le madri degli scomparsi, sarebbe stato meglio se aveste criticato gli Stati tunisini e italiani, soprattutto l'Unione Europea, perché è la causa prima e ultima di tutte queste tragedie. E sappiate che la libertà di movimento e di viaggio è un diritto di ogni essere umano".



ZARZIS VUOLE LA VERITÀ!

Il 21 settembre 2022, due donne, un neonato di un anno e altre 15 persone, la più anziana delle quali aveva 25 anni, si sono imbarcate dalla costa di Zarzis. Non avendo notizie di loro, due giorni dopo la partenza, le famiglie hanno allertato le autorità tunisine, italiane e maltesi e la flotta civile di ricerca e soccorso.

In risposta alla passività delle autorità nazionali, dopo le richieste degli abitanti di Zarzis di iniziare le operazioni di ricerca e salvataggio, l'Associazione dei pescatori ha intrapreso cinque operazioni di ricerca autonome.

Il 2 ottobre il naufragio è stato confermato. Il corpo di una donna, Malek, si è arenato sulla spiaggia di Djerba. Le foto di altri cadaveri arrivati lungo la costa tunisina hanno iniziato a essere condivise. Durante questo periodo, alcuni corpi sarebbero stati sepolti nel cimitero di Zarzis senza che le autorità avessero prima effettuato il test del DNA, e anche il cadavere di una giovane ragazza è stato ("erroneamente") identificato come un "animale marino sconosciuto". Senza il test del DNA, molte famiglie non hanno potuto dare ai loro cari una degna sepoltura.



Foto: Felici Rosa

Il 12 ottobre sono stati confermati anche i timori della famiglia di uno dei dispersi, Aymen. La famiglia pensava di aver riconosciuto il proprio caro grazie agli abiti che indossava: l'identificazione è stata confermata da un test del DNA dopo la riesumazione del corpo. Quel giorno sono stati identificati sette corpi.



Dopo alcuni giorni, la città di Zarzis è stata scossa dalle proteste delle famiglie e di coloro che sono solidali con loro. Sotto lo slogan "Zarzis vuole la verità", la popolazione della città ha dato vita a uno sciopero generale indetto dalle associazioni della società civile, guidate dall'Unione Generale Tunisina del Lavoro e dall'Associazione dei Pescatori. Con marce e sit-in di protesta, i manifestanti hanno chiesto la verità sulla scomparsa dei corpi dei loro concittadini. Hanno inoltre condannato la legge non scritta secondo la quale i corpi ritrovati in mare vengono seppelliti senza invitare le famiglie a identificarli o a effettuare l'identificazione del DNA. Le proteste di Zarzis evidenziano anche la sofferenza che le frontiere esternalizzate dell'Europa producono in Tunisia e altrove nel "Sud globale".

Senza rotte sicure per migrare, le persone devono continuare ad attraversare il Mediterraneo su imbarcazioni precarie come quella affondata con i 18 individui di Zarzis.

CAMPAGNA UNHCR: DA TRIPOLI A GINEVRA, PER AMPLIFICARE LE VOCI DEI RIFUGIATI IN LIBIA!

Protesta - Sit In – Manifestazione di fronte alla sede centrale di UNHCR 9 & 10 Dicembre 2022



Un anno fa, migliaia di rifugiati hanno protestato per più di 100 giorni davanti all'ufficio dell'UNHCR a Tripoli: un atto storico di auto-organizzazione nelle condizioni più dure. Chiedevano:

- evacuazioni verso Paesi sicuri;
- un trattamento equo da parte dell'UNHCR Libia per tutti i rifugiati;
- la fine del finanziamento della cosiddetta Guardia costiera libica e dei campi di detenzione da parte dell'UE e dei Paesi europei;
- giustizia per coloro che sono stati uccisi, torturati e detenuti arbitrariamente;
- la firma da parte della Libia della Convenzione di Ginevra sui rifugiati del 1951.

I manifestanti sono stati minacciati e attaccati, ma hanno comunque sostenuto le loro richieste. Anche se il sit-in è stato brutalmente smantellato e centinaia di manifestanti sono stati imprigionati il 10 gennaio 2022, non hanno abbandonato la lotta politica né la speranza. Le richieste prevalgono ancora e le lotte continuano in varie forme. L'Alto Commissariato per i Rifugiati ha il compito di garantire la protezione internazionale delle persone sradicate in tutto il mondo; in Libia, però, i rifugiati sono trascurati dall'UNHCR, la protezione viene rifiutata e l'evacuazione negata. I rifugiati in Libia e in altri Paesi del Nord Africa subiscono invece un trattamento ingiusto. Fino ad oggi, migliaia di persone sono bloccate, sfruttate, imprigionate e uccise in Libia grazie ai soldi europei e con l'UNHCR che assiste passivamente. Ecco perché le proteste devono continuare, non solo in Libia, ma anche davanti alle Nazioni Unite a Ginevra.

In questo contesto, **abbiamo lanciato un appello per due giorni di azione a Ginevra, direttamente di fronte alla sede dell'UNHCR e in riferimento alla Giornata internazionale dei diritti umani (10 dicembre).**

Le proteste sono iniziate il giorno prima, il 9 dicembre, con una conferenza stampa e un successivo sit-in. I discorsi principali sono stati tenuti dai portavoce dei rifugiati in Libia. Abbiamo organizzato un programma di 24 ore di protesta e informazione sulla situazione e le lotte dei rifugiati e dei migranti in Nord Africa. Il **10 dicembre**, abbiamo organizzato una manifestazione con un altro raduno di fronte all'edificio dell'UNHCR (Rue de Montbrillant 94).

AIUTACI A DIFFONDERE LA VOCE!

Nell'ambito della mobilitazione presso la sede dell'UNHCR, a novembre è stato inaugurato un nuovo sito web dal nome <https://unfairagency.org>. Conterrà ricerche critiche sul ruolo e sul lavoro dell'UNHCR in Libia e anche in altri Paesi del Nord Africa. Ma documenterà soprattutto le testimonianze dei rifugiati con le loro esperienze concrete di trattamento INGIUSTO da parte dell'UNHCR a Tripoli. Amplifichiamo queste voci!

LA SOLIDARIETÀ VINCERÀ!

Organizzato dalla rete transnazionale **“Solidarity with Refugees in Libya”**

Contatti: solidaritywithrefugeesinlibya@riseup.net

www.refugeesinlibya.org



BASTA AL MEMORANDUM ITALIA- LIBIA!

Il 15 ottobre, gli attivisti di Mediterranean Saving Humans e di altre ONG si sono riuniti davanti alla sede della Camera di Commercio Italo-Libica per svolgere una manifestazione e chiedere lo stop al rinnovo del memorandum con la Libia. Molte manifestazioni sono state organizzate in tutta Europa.

Un altro raduno è stato organizzato a Roma il 26 ottobre. Oltre 40 organizzazioni della società civile hanno promosso questa iniziativa caratterizzata da una campagna di controinformazione sulla natura e le conseguenze del patto con la Libia, firmato dal governo italiano di "centro-sinistra" nel 2017 e poi confermato dai successivi parlamenti e governi. Nel novembre 2022, questo accordo è stato rinnovato per altri 3 anni, alimentando un sistema di sfruttamento, estorsione e abuso in cui tanti migranti si trovano intrappolati.

La giornata si è articolata in due momenti: una conferenza stampa pubblica nei pressi della sede del

Parlamento e una presenza in Piazza dell'Esquilino, nel centro di Roma. La denuncia della vera natura "criminale" del memorandum, che negli ultimi cinque anni ha causato morte e sofferenza a migliaia di persone imprigionate nei campi in Libia o lasciate morire in mare, è stata accompagnata dal rilancio delle pratiche di accoglienza e soccorso civile in mare. In piazza si sono svolti numerosi interventi, tra cui quello di David Yambio, uno dei portavoce di "Rifugiati in Libia".

I manifestanti hanno chiesto di revocare il Memorandum d'intesa con la Libia; di interrompere immediatamente ogni finanziamento e collaborazione con le milizie che animano la cosiddetta Guardia costiera libica; di ripristinare una missione di ricerca e soccorso italiana ed europea nel Mediterraneo centrale; di bloccare gli accordi commerciali con la Libia in condizioni di violazione dei diritti umani; di facilitare in ogni modo l'evacuazione dei profughi dalla Libia attraverso canali legali e sicuri di ingresso in Europa.



CONTATTI

Sito - <https://civilmrcc.eu/>

Email - political-moderator@civilmrcc.eu

Hanno contribuito a questo numero: Jihed Birimi, Sophie-Anne Bisiaux, Beppe Caccia, Luca Casarini, Chiara Denaro, Hagen Kopp, Yanek Lebrun, Reece Marlowe, Maro Lazarou, Maurice Stierl, Sascha Girke, Alarm Phone, Airborne, Border Forensics, El Hiblu campaign, Iuventa, Louise Michel, Refugees in Libya and Sea Watch.