



Civil MRCC

Plateforme de
coordination et de
documentation pour
soutenir les
personnes en
détresse en
Méditerranée centrale

S
A N
R e
W
S

N°13

Juillet
2024

ECHOES

De la Méditerranée
centrale

Photo: RESQSHIP

P.2 – DEVELOPPEMENTS POLITIQUES

Nouveaux défis, sur terre et en mer

P.8 – FORCE.E.S DE DISPARAITRE

A Rahman Farazi, mort aux frontières

P.12 – CARTE

Acteurs civils en Méditerranée centrale

P. 15 – FRAGMENT JURIDIQUE

La décision de la cour de Brindisi

P.18 – CRIMINALISATION

El Hiblu3 / Victoire au procès des Pylos9 en Grèce

P.22 – AMPLIFIER LES VOIX

De Tripoli à Rome: imaginer des nouvelles voies de passage sûres

TENIR BON !

Été 2024 : les acteurs civils de la solidarité en mer Méditerranée coopèrent de manière quasiment quotidienne. Une région tunisienne de recherche et de sauvetage a été créée pour étendre le régime de refoulement de l'UE. Après l'élection du parti travailliste au Royaume Uni, l'accord avec le Rwanda n'est plus d'actualité. De son côté, le gouvernement Meloni compte sur l'accord avec l'Albanie pour dissuader les migrant.e.s d'atteindre les côtes italiennes. A plusieurs reprises, les sanctions administratives prévues par le décret Piantedosi à l'encontre de navires de sauvetage, sont levées par des décisions de justice. En ce début d'été 2024, deux nouveaux navires de sauvetage viennent grossir les rangs de la flotte civile : Sea-Eye5 et SARAH... Encore et toujours, la Méditerranée reste un espace contesté. Encore et toujours : les mouvements migratoires et les luttes pour des passages sûrs continuent ! Depuis le début de l'année 2024 :

- **29 553** personnes sont **arrivées en Italie et à Malte** par la mer (chiffres du HCR en date du 14 juillet)
- **4 903** personnes ont été secourues par la **flotte civile** grâce à plus de 85 bateaux en détresse (chiffres du CMRCC jusqu'au 30 juin)
- **798** personnes seraient **mortes ou portées disparues** sur la route de la Méditerranée centrale (chiffres du HCR en date du 14 juillet)
- **10 463** personnes ont été **interceptées et renvoyées en Libye** par les soi-disant garde-côtes libyens soutenus par l'UE (chiffres de l'OIM en date du 13 juillet)

DERNIERS DÉVELOPPEMENTS POLITIQUES

EN MER, SUR TERRE, DANS LE CONTEXTE POLITIQUE : IL EST TEMPS DE RELEVER DE NOUVEAUX DÉFIS !

Il y a un an exactement, nous écrivions que "tout était en mouvement". Si cela est certainement encore vrai aujourd'hui pour tous les acteurs actifs le long de la route de la Méditerranée centrale, il n'en est pas moins nécessaire de remettre quelques pendules à l'heure. Pour ne pas répéter ce qui a déjà été dit et largement convenu, il est préférable d'insister ici sur les nouveaux défis qui s'ajoutent, modifient et/ou complètent ceux que les personnes en mouvement et la flotte civile affrontent chaque jour en mer et sur terre. Ces nouveaux défis pour l'été 2024, sont au nombre de 3 :

LE NOUVEAU (?) CONTEXTE POLITIQUE EUROPEEN

A la lumière des résultats des élections pour le nouveau Parlement européen (pensons en particulier au résultat du vote en Allemagne, sans parler des confirmations en Italie) ou des élections législatives en France, on s'alarme de la croissance du soutien aux forces politiques d'extrême droite - explicitement racistes et xénophobes et qui semblent fonder leur succès précisément sur des objectifs politiques anti-immigration - et du fait qu'elles sont dans certains cas déjà des forces de gouvernement national ou qu'elles peuvent tout aussi légitimement aspirer à le devenir. Ces dernières années, nous avons ainsi vu en Italie comment l'arrivée au pouvoir du parti post-fasciste de Giorgia Meloni a correspondu à une brutalisation accrue du régime frontalier.

Il faut cependant souligner que l'arrivée de l'extrême droite au seuil du pouvoir a été préparée par le "grand centre" qui a dirigé les institutions européennes et les gouvernements des États membres les plus influents au cours des dernières années. La voie de l'extrême-droite a été ouverte précisément par leurs politiques migratoires. Est-ce Orban et Meloni, Wilders et Le Pen qui ont inventé et pratiqué les premiers la stratégie d'externalisation des frontières ? Qui, le premier, au nom précisément d'une "politique de fermeture qui ne devrait laisser aucune place à la droite", a signé des accords avec la Turquie d'Erdogan, avec les milices libyennes, avec le régime marocain, le long des principales routes migratoires ? Et qui, le premier, a ouvert des centres de détention administrative et organisé des vols

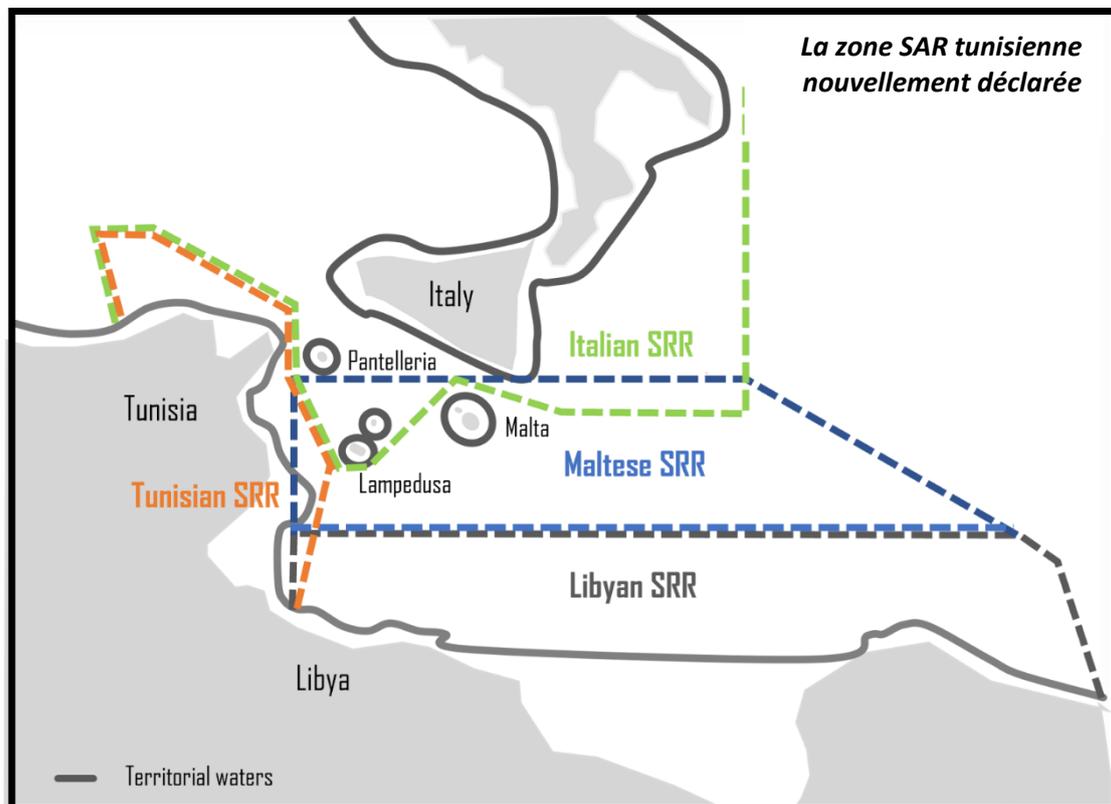
d'expulsion vers des soi-disant "pays d'origine sûrs" ? Il suffit, et c'est très instructif, de lire les deux lettres envoyées par Ursula von Der Leyen à un peu plus d'un an d'intervalle pour comprendre quelle est la démarche et quels sont les objectifs de celles et ceux qui nous appellent à stopper, au nom de la démocratie, le danger de l'extrême-droite :

- le [20 mars 2023](#) aux membres de la Commission européenne :
- le [25 juin 2024](#) aux chefs de gouvernement du Conseil de l'UE

Cela ne signifie nullement que les victoires électorales de l'extrême droite ne changent rien à la condition réelle des personnes migrantes sur les routes et des citoyen.ne.s d'origine extra-européenne dans nos métropoles. Tout n'est pas pareil. Même si, formellement, la majorité qui gouverne les principales institutions de l'Union européenne n'a pas changé depuis le vote de juin, il est clair que l'extrême droite contribuera davantage à ce que les politologues appellent "l'agenda-setting". Attendons-nous donc à un durcissement sur les points mêmes indiqués par Mme von der Leyen dans ses lettres : "*une protection efficace des frontières extérieures de l'UE, une collaboration avec les partenaires pour prévenir les départs irréguliers et briser le modèle économique des réseaux de passeurs, [...] et le renvoi des personnes qui n'ont pas le droit de rester*". Ce que ces mots signifient réellement, nous ne le savons malheureusement que trop. Et c'est précisément sur leur traduction pratique que les deux nouveaux défis supplémentaires de ces prochains mois se joueront sur le terrain.

LA NOUVELLE REGION SAR TUNISIENNE

Chasse aux personnes noires dans les rues des villes, rafles policières, déportations forcées, personnes mortes de soif et de faim dans le désert, interceptions violentes allant jusqu'au naufrage et à la noyade en mer. En même temps, des intimidations et arrestations d'avocat.e.s, de journalistes, de militant.e.s d'ONG, d'hommes et de femmes politiques d'opposition. Tels sont les brillants résultats d'une année de travail en Tunisie de la fabuleuse "Team Europe" (Meloni, von Der Leyen et le libéral Rutte) en collaboration avec le régime autoritaire de Kais Saied : préparé depuis longtemps, le 11 juin 2023 a été la date du premier accord entre les hommes d'État européens et l'autocrate de Tunis.



Le modèle est celui qui est expérimenté depuis sept ans avec la Libye : don de patrouilleurs italiens, engagement de l'agence de coopération allemande (GIZ) dans la mise en œuvre d'un MRCC (centre de coordination des secours maritimes) fonctionnel, et plus récemment (comme cela a été fait en Libye en 2018), proclamation d'une SRR (région de recherche et de sauvetage) tunisienne. Des décennies de différends avec l'Italie et Malte sur les limites des eaux territoriales et la juridiction maritime ont été magiquement résolues par la convergence sur un seul objectif : renforcer et tenter de légaliser un dispositif d'interception et de refoulement plus efficace en mer, pour rendre le passage plus difficile à celles et ceux qui tentent de fuir la Tunisie.

Il suffit de regarder la carte dessinée pour l'OMI (Organisation Maritime Internationale de l'ONU) et de remarquer la zone qui couvre le couloir des eaux internationales entre les îles Kerkennah et Lampedusa, où la flotte civile, jusque-là, menait des activités d'assistance et où il était encore possible, au cours des derniers mois, de solliciter souvent l'intervention des autorités italiennes, pour comprendre à quoi sert la nouvelle SRR tunisienne.

Comment les navires de la Garde nationale tunisienne vont-ils évoluer dans cette zone ? Comment les autorités italiennes vont-elles désormais se comporter ? En particulier, comment réagiront-elles à l'égard des bateaux de la flotte civile opérant autour de Lampedusa ? Nous commencerons

à le voir dans les semaines à venir. Ce qui est certain d'emblée, c'est qu'en aucun cas la Tunisie - pour les multiples raisons juridiques du passé et les situations dramatiques d'aujourd'hui - ne peut être considérée comme un port de débarquement sûr.

Résister à toutes les tentatives qui seront faites dans ce sens, exiger des organisations internationales qu'elles se prononcent en ce sens en sortant de toute timidité et de toute ambiguïté, est l'un des nouveaux défis de l'été.

LA NOUVELLE MISE EN ŒUVRE DES ACCORDS ITALIE-ALBANIE

De l'autre côté de l'Adriatique, un nouveau défi se profile. Depuis plusieurs mois, nous hésitons dans notre analyse à considérer l'accord entre les gouvernements italien et albanais comme de la pure propagande (pour Meloni comme une opportunité de se montrer en tant que "championne de la lutte contre l'immigration" dans la campagne électorale pour le Parlement européen ; pour Edi Rama comme un "partenaire fiable" vers l'adhésion toujours promise à l'Union européenne) ou comme quelque chose de plus sérieux. La propagande était là, mais depuis août 2023, il s'agit de passer à l'acte.

Et il ne s'agit pas seulement d'une question italo-albanaise. De nombreux gouvernements "démocratiques" de toute l'Europe, à commencer par l'habituel von Der Leyen, ont manifesté leur intérêt pour cette "expérience d'externalisation de l'asile".

La question est de savoir s'il est possible de faire un nouveau saut qualitatif dans la politique d'externalisation, et un autre pas en avant dans le démantèlement du droit d'asile et à la protection internationale. Si l'expérience albanaise fonctionne, chaque pays membre de l'UE pourra avoir son petit Rwanda à sa porte.

Le gouvernement italien prend son entreprise d'externalisation très au sérieux. D'abord avec la nouvelle liste des "pays sûrs" où les personnes peuvent être expulsées, qui reprend les principales nationalités des personnes arrivant actuellement en Italie. Ensuite, l'accélération des travaux de construction des deux camps (y compris une petite prison extraterritoriale pour ceux qui se rebelleront) ; les accords syndicaux avec les forces de police italiennes pour couvrir financièrement celles et ceux qui proposeront d'y travailler ; l'appel d'offres pour un navire de guerre spécifique qui sera dédié au transfert de migrant.e.s vers l'Albanie. Enfin, les amendements du dernier décret "Cutro" pour tenter de rendre l'opération en Albanie compatible avec les lois européennes. Il ne sera pas nécessaire que l'envoi en Albanie concerne de nombreuses personnes, comme les trois mille par mois à 36 000 par an annoncées par Meloni. L'important est plutôt de créer un nouveau "fait accompli" contre le droit international, pour prouver à toute l'Europe que "l'expérience peut marcher".

CE N'EST PAS UNE VIE TRANQUILLE.

Ces nouveaux défis s'ajoutent et se recomposent avec les "anciens". À commencer par les tentatives innombrables et continues d'entraver le sauvetage civil en mer, de criminaliser la liberté de circulation et la solidarité sur terre et de renforcer le processus de "frontiérisation" de la mer.

Des processus qui ne sont pas non plus exempts de contradictions : le gouvernement italien peut se prévaloir d'une réduction de 60 %, au premier semestre 2024, des débarquements en Italie par rapport à l'année record 2023, mais on sait combien ce chiffre est aussi dû aux conditions météorologiques particulièrement incertaines (c'est aussi ainsi que la crise climatique affecte les routes migratoires !), ainsi qu'au renforcement de la capacité de prévention/interception des départs en Libye et en Tunisie. Malgré tout, la capacité du sauvetage civil a augmenté par rapport à 2023 : plus de 15 % des arrivées totales, contre environ 8 % l'année précédente (source : Viminale, ministère de l'Intérieur italien).

Le décret-loi Piantedosi continue à être une menace permanente pour les navires civils - et le cas récent du LOUISE MICHEL arrêté à Lampedusa le prouve. Cependant, à plusieurs reprises - parmi lesquelles, par exemple, la très importante décision du tribunal civil de Crotona dans l'affaire HUMANITY 1 - la justice italienne a statué en reconnaissant l'illégitimité du décret-loi. Pendant trois mois, d'avril à juillet, celui-ci n'a plus été appliqué.

Les soi-disant garde-côtes libyens continuent certes d'être hyperactifs en matière d'interception et de refoulement, mais, après des mois d'escalade violente qui ont culminé avec l'affaire du MARE JONIO le 4 avril, ils ont gardé leurs distances par rapport aux opérations des navires civils et aucun cas d'interférence n'a été signalé depuis longtemps.

L'organisme administratif de l'aviation générale (ENAC) italien a été une fois de plus utilisé par les politiciens pour tenter d'intimider l'observation et le suivi des aéronefs civils, avec l'ordonnance du 3 mai, mais SEA-WATCH Airborne et PILOTES VOLONTAIRES continuent d'opérer avec une efficacité extraordinaire, contribuant à la sauvegarde de la vie de centaines de personnes et à la dénonciation documentée des dispositifs de refoulement.

Comme sur terre, les tentatives de criminalisation des personnes en déplacement se répètent ("à chaque débarquement, au moins un passeur doit être arrêté" semble être le mantra), mais en même temps, la prise de conscience de l'opinion publique s'accroît et les campagnes de solidarité se multiplient. Ou encore, la construction de nouveaux centres de rétention administrative (il devait y en avoir "un dans chaque région italienne" selon les plans du gouvernement) pour faciliter les rapatriements et les déportations ralentit, tandis que les rébellions se multiplient dans les centres existants.

Et la liste est encore longue.

Dans le nouveau contexte politique européen, ainsi que face aux développements en Tunisie et en Albanie, il s'agira pour nous toutes et tous de relever pleinement le défi et d'expérimenter, de notre côté et avec les personnes en mouvement, de nouvelles formes possibles de résistance. Sur le plan juridique comme sur le plan opérationnel. Avec beaucoup d'autres qui comprennent ce qui est en jeu. En mer comme sur terre. Après tout, si nous voulions une vie tranquille, nous aurions fait tout autre chose ;-)

10 juillet 2024

Mediterranea Saving Humans

ÇA FAIT UNE DIFFERENCE !

JOURNAL DE BORD DES SECOURS EFFECTUÉS PAR LES ACTEURS CIVILS EN MÉDITERRANÉE

La section suivante donne un aperçu du niveau de coordination des secours par les acteurs civils en Méditerranée centrale, à l'aide de rapports succincts et d'extraits de X.

MAI 2024

1er mai	Geo Barents (GB) sauve 52 personnes d'un bateau en bois alerté par AlarmPhone (AP). Parmi les personnes sauvées se trouvent une douzaine de mineurs non-accompagnés (1) .
3 mai	Life Support sauve un groupe de 87 personnes alertées par l'avion de Pilotes Volontaires (PV) (2) .
4 mai	Nadir trouve un bateau en métal avec 40 personnes, dont 4 enfants en bas âge. L'eau s'est infiltrée dans le bateau et le moteur est en panne. Le bateau est stabilisé puis amené à Lampedusa par les garde-côtes italiens plus tard dans la soirée.
5 mai	Avec l'aide de PV, Nadir localise et aide à stabiliser un bateau métallique surchargé avec 44 personnes, dont 4 enfants en bas âge (3) .
6 mai	Alerté par AP, Nadir mène une opération difficile dans la nuit, d'un bateau de 50 personnes. Malheureusement, un corps est retrouvé lors de l'opération.
13 mai	Alerté par AP et soutenu par Seabird 2, Aurora assiste 2 bateaux en détresse avec 51 personnes, qui sont ensuite ramenées saines et sauvées sur le rivage par les garde-côtes italiens (4) . GB sauve 43 personnes en détresse d'un bateau en bois. Le port éloigné de Civitavecchia est désigné comme lieu de débarquement.
14 mai	Dans la nuit, Nadir stabilise un bateau en fibre de verre avec 22 personnes à bord, dont 3 enfants, pour lequel AP avait donné l'alerte.
16 mai	Dans l'après-midi, l'équipage du Humanity 1 (HUM1) sauve un bateau en bois surchargé et hors d'état de naviguer avec 28 personnes, suite à une alerte d'AP. Marina di Carra, un port éloigné de 1150 km, se voit attribuer comme lieu de débarquement. Plus tard dans la nuit, AP alerte à propos d'un autre cas de détresse avec 42 personnes, dont la moitié sont des mineurs. HUM1 intervient, effectuant le sauvetage au milieu de la nuit.
20 mai	Ocean Viking (OV) trouve un bateau en fibre de verre avec 35 personnes à bord, signalé par AP. Les personnes à bord ont passé 3 nuits en mer et souffrent d'hypothermie et de déshydratation (5) .
23 mai	Soutenu par AP, Nadir trouve un bateau en bois avec 42 personnes. Les personnes ont passé 3 jours en mer. Elles sont ramenées à bord et débarquées à Lampedusa.
27 mai	HUM1 sauve 100 personnes sur deux bateaux, l'un en caoutchouc et l'autre en fibre de verre. Livourne est assigné comme lieu de débarquement, ce qui représente 1170 km et 3 jours de voyage.
28 mai	AP signale deux cas de détresse. HUM1 parvient à localiser les deux bateaux. Malheureusement, un bébé n'a pas survécu. Malgré la nécessité de débarquer dès que possible les 185 survivant.e.s du HUM1, les autorités refusent d'assigner un lieu de débarquement plus proche que Livourne.
28 mai	41 personnes sont sauvées d'un bateau en bois par un OV dans le cadre d'une opération de recherche et de sauvetage en Libye. Un hélicoptère maltais était sur place, mais n'a pas communiqué avec le navire de l'ONG.
29 mai	Après une alerte d'AP, OV localise un bateau en fibre de verre à la dérive avec 26 personnes dans la zone SAR maltais. Le port d'Ancône est assigné pour le débarquement, qui nécessite 3 jours de voyage supplémentaires pour les survivant.e.s qui ont déjà passé 3 jours en mer. Nadir intervient sur un bateau métallique surchargé avec 45 personnes à bord. Au cours d'une opération de sauvetage menée par les garde-côtes italiens, 30 personnes tombent à l'eau et le bateau coule. Heureusement, toutes les personnes sont secourues et débarquées à Lampedusa.
	Au milieu de la nuit, AP lance l'alerte à propos d'un bateau en détresse avec 51 personnes à bord d'un canot pneumatique surchargé. Sea-Eye 4 (SE4) effectue le sauvetage. Le port de Gênes est assigné pour le débarquement, situé à 600 milles de distance.
	Après une alerte lancée par AP, Sea Punk I (SPI) localise un bateau en bois surchargé avec 130 personnes à bord, tard dans la nuit. Toutes les personnes sont finalement ramenées saines et sauvées à Lampedusa.
31 mai	AP signale un cas de détresse trouvé par GB, qui porte secours à un autre bateau peu après. 84 personnes sont ramenées à bord lors des deux opérations de sauvetage.



MSF Sea
@MSF_Sea

1 52 persons, including a dozen of unaccompanied teenagers, have been rescued from a wooden boat in distress this afternoon by @MSF teams in the Central #Mediterranean.

They are now safe aboard #GeoBarents, en route to Bari, the place of safety assigned by Italian authorities.



EMERGENCY NGO
@emergency_ngo

2 #LifeSupportSAR has rescued 87 people in the central Mediterranean.

"The boat was overcrowded, it was taking on water, the tubes of the dinghy were deflated."

RESQSHIP
@resqship_int

3 Alerted by @PVolontaires, #Nadir was able to locate a highly unseaworthy metal boat with 44 people, incl. 4 babies and 12 women. Lots of water was entering the boat, so our crew evacuated most of them on our life rafts. Later, everyone got rescued by IT Coastguard.



Sea-Watch International
@seawatch_intl

4 Yesterday, our crew on Aurora assisted 51 people on 2 boats in distress. We were alerted thanks to @alarm_phone and our airplane crew Seabird. We stabilized the situation while waiting for the 🇮🇹 coastguard who brought everyone safely ashore. The civil fleet remains resilient. 🙏



SOS MEDITERRANEE
@SOSMedIntl

5 After an alert from @alarmphone, the #OceanViking found a fiberglass boat with 35 people on board, in the SRR shared by Italy and Malta. Survivors declare having spent 3 nights at sea and suffer from hypothermia and dehydration. Three people are being medically monitored.



SOS Humanity
@soshumanity_de

6 [TRIGGERWARNING: Tod] Breaking: Heute Morgen wurden eine Mutter und ihr dreijähriges Kind, die von unserer Crew aus #Seenot gerettet wurden, von der italienischen Küstenwache nach #Lampedusa evakuiert. Mit ihnen wurde auch die Leiche des jüngeren Babys der Mutter evakuiert. 1/4

JUIN 2024

- 7 juin** GB sauve un bateau en fibre de verre avec 37 personnes dans la zone SAR libyenne. Elle répond ensuite à une alerte AP et sauve 109 personnes supplémentaires à bord d'un bateau en caoutchouc qui n'est pas en état de naviguer. Le port éloigné de Civitavecchia est désigné pour le débarquement. Tragiquement, la même journée, l'avion SB2 repère plus d'une douzaine de cadavres, dont 11 sont récupérés par le GB.
- 8 juin** SB2 continue de repérer d'autres cadavres, dont l'un est récupéré par l'OV (1). L'OV effectue deux sauvetages supplémentaires, l'un avec le soutien du SB2 et l'autre après une alerte AP. 64 survivant.e.s sont ramené.e.s à bord et le port de Marina di Carra, situé à plus de 1000 km, est assigné pour le débarquement.
- SP1 repère un bateau en bois surchargé avec 75 personnes à bord. Après avoir stabilisé la situation, les garde-côtes italiens s'occupent du sauvetage. Le même jour, 20 personnes supplémentaires se trouvant à bord d'un bateau en bois sont prises en charge par SP1 après qu'une alerte de détresse a été lancée par AP avec le soutien aérien de SB2.
- 16 juin** Dans la nuit, Nadir trouve un bateau en bois surchargé avec 62 personnes. Toutes sont ramenées saines et sauvées à Lampedusa (2).
- 17 juin** AP signale un cas de détresse dont les conditions se détériorent rapidement. Nadir intervient auprès de 61 personnes dans un bateau en bois qui prend l'eau. Tragiquement, à la fin de l'opération de sauvetage, seules 51 personnes sont encore en vie. Mare*Go, SB1 et AP se coordonnent pour aider à stabiliser un canot pneumatique surchargé avec 48 personnes, qui sont ensuite débarquées à Lampedusa. OV repère un canot pneumatique surchargé depuis le pont et procède au sauvetage, ramenant à bord 54 personnes dont 28 mineurs non accompagnés.
- 18 juin** Après une alerte lancée par AP, GB trouve 48 personnes sur un bateau pneumatique surchargé.
- 19 juin** Nadir, avec l'appui aérien de SB1, trouve un cas de détresse signalé par AP. Un canot pneumatique surchargé avec 47 personnes à bord est stabilisé et amené en toute sécurité à Lampedusa pour y être débarqué.
- 20 juin** HUM1 repère un bateau en fibre de verre qui n'est pas en état de naviguer, avec 31 personnes à bord, dans la zone de recherche et de sauvetage libyenne. Toutes les personnes sont ramenées à bord en toute sécurité et Ortona est assigné comme port de débarquement. Plus tard dans l'après-midi, 75 personnes supplémentaires sont sauvées d'un bateau en bois surchargé.
- 21 juin** Trotamar III localise et stabilise un canot pneumatique d'une cinquantaine de personnes. Le voilier Nadir intervient également pour apporter son aide. Toutes les personnes sont transférées en toute sécurité aux garde-côtes italiens.
- 26 juin** Life Support (LS) sauve 47 personnes d'un canot pneumatique surchargé. Le port éloigné de Livourne, qui nécessite 3 jours de navigation, est désigné pour le débarquement.
- 27 juin** GB sauve 13 personnes d'un bateau en fibre de verre qui n'est pas en état de naviguer. Plus tard, il sauve 21 autres personnes sur un autre bateau en fibre de verre.
- 30 juin** HUM1, en coordination avec les garde-côtes italiens, recueille 186 survivant.e.s d'un chalutier de pêche qui était en mer depuis 5 jours déjà. Malheureusement, un corps est également récupéré au cours des opérations. La ville de Catane est assignée pour le débarquement.



Sea-Watch International @seawatch_intl · Jun 8
Yesterday our aircraft crew sighted 11 bodies, and so far one more has been discovered on today's flight. The flight and the search continue. The bodies were spotted between ~35 and ~77 kilometres off the Libyan coast.

1

RESQSHIP @resqship_int · Jun 16
● [1/2] During the night, #Nadir found a distress case reported by @alarm_phone. The engine of the overcrowded boat was broken. Our crew was able to provide the 62 people with rescue equipment and, in consultation with the authorities, pulled the boat towards Lampedusa.

2

FORCE.E.S DE DISPARAITRE

A RAHMAN FARAZI, MORT AUX FRONTIERES

Le 6 mars, Rahman Farazi est décédé à bord du bateau de sauvetage Sea Watch 5. Rahman avait 19 ans et venait de la ville bangladaise de Madaripur.

Rahman est décédé après avoir été secouru au milieu de la Méditerranée par l'ONG allemande Sea Watch. Il a été retrouvé en mer dans un état extrêmement critique en raison des vapeurs de carburant toxiques qu'il avait inhalées dans la cale du bateau.

Malgré les tentatives répétées de l'équipe médicale du Sea Watch pour le réanimer, Rahman est mort à bord, entouré des 55 survivant.e.s secouru.e.s et de l'équipage qui l'avait vu mourir après lui avoir sauvé la vie en mer.

Compte tenu de l'état critique de Rahman, une demande d'évacuation immédiate a été présentée aux autorités italiennes, mais en vain.

"Lorsque Rahman est arrivé à l'hôpital de bord, il était déjà inconscient depuis une durée inconnue et son état est immédiatement apparu comme étant grave. Des mesures de réanimation ont été immédiatement mises en place, notamment une ventilation artificielle et de l'oxygène. Des médicaments anti-douleur ont été administrés immédiatement, car une contraction du visage était évidente. Les vêtements de Rahman, imbibés d'eau et de carburant, ont été enlevés pour interrompre le plus rapidement possible le contact avec la peau et éviter d'aggraver les brûlures causées par ce mélange toxique. L'odeur intense des hydrocarbures a rapidement envahi l'hôpital. L'équipe médicale a estimé l'âge de Rahman à environ 17 ans, afin de calculer la bonne dose de médicaments. Des couvertures chaudes et des bouillottes ont été appliquées pour lutter contre l'hypothermie. De nombreux membres de l'équipage, médicaux ou non, ont apporté leur aide par tous les moyens possibles. Outre Rahman, quatre autres jeunes secourus souffraient de difficultés respiratoires et d'hypothermie, et avaient besoin de l'aide des autres médecins/infirmiers présents à bord. Environ deux heures après le sauvetage, lorsque leur état s'est stabilisé, j'ai pu remplacer le médecin qui s'occupait de Rahman.

Lors de l'initiation des manœuvres de réanimation en milieu extrahospitalier (c'est-à-dire en dehors d'un hôpital), il ne suffit pas de suivre le protocole à la

lettre pour prendre les décisions les plus justes et planifier une stratégie thérapeutique. Il est essentiel d'anticiper le temps qu'il faudra au patient pour atteindre une unité de réanimation équipée pour les procédures les plus avancées. Malheureusement, 2 heures après le sauvetage, personne ne savait encore quand et où Rahman allait pouvoir être évacué et soigné. Cela a généré un sentiment d'insécurité, de frustration et d'inélictableté parmi le personnel de santé. À ce stade, il était évident que les organes nobles de Rahman (cerveau et cœur) commençaient à souffrir et à s'affaiblir. Après plus de 3 heures, tous ensemble, nous avons décidé de faire les dernières tentatives, jusqu'à ce qu'il ne soit plus possible de faire plus, sinon pour soulager davantage la douleur de notre jeune patient, dont nous ne connaissons pas encore le nom. Les soins prodigués à Rahman ne se sont pas limités à cela ; après son décès, deux membres de l'équipage ont préparé son corps à affronter les heures ou les jours de voyage qui le séparaient encore du port de débarquement encore inconnu à l'époque."

Chiara, médecin à bord du Sea Watch 5

"Lorsque nous avons appris la mort de Rahman, nous avons discuté de la manière de l'annoncer aux autres survivant.e.s à bord. Après un moment de deuil collectif, nous avons commencé à chercher des indices pour identifier cette personne. Nous ne connaissons ni son nom, ni sa nationalité, ni même son âge. Les autres survivant.e.s nous ont dit que Rahman voyageait seul, que personne ne le connaissait, mais qu'il était probablement originaire du Bangladesh. Nous avons également cherché des indices dans ses effets personnels, mais nous n'avons rien trouvé. Nous étions désespéré.e.s, car il n'y avait rien à bord pour nous aider à donner une identité à cette personne décédée. En coordination avec l'équipe médicale, nous avons pris des photos du corps, dans l'espoir que cela puisse aider plus tard dans le processus d'identification".

Sophia, chargée de protection à bord du Sea Watch

Après l'atterrissage, son corps a été transporté à la morgue du cimetière municipal de Pozzallo. Pendant longtemps, son nom est resté inconnu : "non identifié" est le terme qui figurait initialement sur son certificat de décès...

Entre-temps, la société civile s'est mobilisée : certains membres de l'équipage de Sea Watch ont pris contact

avec Mem.Med, Asgi, des activistes, des chercheur.e.s et d'autres acteurs de la société civile.

Ensemble, ils ont envoyé une lettre aux autorités, notamment au parquet d'Agrigente, à la municipalité de Pozzallo et au Commissariat extraordinaire du gouvernement italien pour les personnes disparues. La lettre recommandait que certaines procédures prévues par le droit national et international soient suivies, notamment le prélèvement d'ADN, la collecte de données, un enterrement digne, le respect des rites religieux et le rapatriement du corps si nécessaire.

Entre-temps, des photos du visage et du corps de Rahman ont été diffusées au sein de la communauté bangladaise d'Italie pour tenter de retrouver la famille du défunt. Par l'intermédiaire de certains représentants de la communauté bengalie de Livourne, la famille a été retrouvée et a demandé de l'aide pour identifier et rapatrier le corps.

"Je suis fier que nous ayons pu aider à retrouver la famille de Rahman. Et je suis très fier d'avoir travaillé avec les associations qui soutiennent la recherche des personnes disparues et le contact avec les familles, c'est une chose très importante."

Polas, représentant de la communauté étrangère à Livourne

La famille prend contact avec les associations : c'est Rasel, le frère aîné de Rahman, qui réclame la vérité et la justice pour son frère. Il a désigné l'avocat de Mem.Med comme son représentant pour l'aider à accéder aux procédures d'identification et de rapatriement du corps de Rahman.

Rasel - qui, comme son frère, mais avec une issue différente, a traversé la mer et est arrivé en Europe, vivant et travaillant à Bergame - quitte la ville où il vit dès qu'il apprend la nouvelle et arrive en Sicile un dimanche, au début du mois d'avril : il veut ramener en personne le corps de son frère décédé.

A Palerme, il rencontre des représentants de Mem.Med. Ensemble, ils se rendent à Agrigente pour visiter le Parquet, l'autorité compétente pour la procédure d'identification.

Après des heures d'attente dans les couloirs du tribunal d'Agrigente, Rasel est prié de rentrer chez lui sans être reçu par le procureur. Rasel part et retourne dans le nord de l'Italie.

Quelques semaines plus tard, après des communications complexes et répétées avec la

secrétaire du procureur à qui l'affaire est confiée, le parquet d'Agrigente contacte l'avocate de Rahman et lui confie, ainsi qu'à l'association qu'elle représente, la tâche de procéder à l'identification du membre de la famille. Cette dernière se fera par le biais d'une présentation visuelle de certaines photos du corps contenues dans le dossier d'enquête et, en particulier, dans la partie relative à l'autopsie.

Certains représentants de Mem.Med se sont rendus à Milan pour identifier le corps : à l'association Naga de Milan, ils ont montré à Rasel des photographies du corps fournies par le ministère public. Rasel n'avait aucun doute. Il a reconnu le corps : c'était son frère. Un rapport a officialisé l'identité de Rahman.

Tu n'es pas un numéro.
Tu n'es pas une vie coupée en fragments. Torturée
et réduite au silence.
Ce n'est pas le cas.

L'humiliation de l'opresseur humain.
C'est une violence inéluctable.
Ce n'est pas le cas.

Les bureaux de la mort,
La mécanique de l'existence.
Procédures de bureau normales.

Enquête, autopsie, numéro de dossier.
Retournez d'où vous venez, s'il vous plaît.

Dossier photographique.
Devant et derrière.
Noir et blanc.
Taches de givre aux pages 4, 6, 11 et 12.
Encre délavée sur papier de bureau.

Ton corps,
La politique chirurgicale de la mort.
Ton corps,
porte les marques de ceux qui ne veulent pas vous
voir.
De ceux qui t'ont laissé mourir.
Mais vous êtes là.

Un jour d'avril,
au nord d'un monde qui vous a fermé les yeux avant
que vous ne puissiez venir.
Un jour d'avril,
Assis ensemble, traçant votre visage comme une
mosaïque.

Formulez ton nom,
en niant ton absence.
Tu es.

Le regard de ton frère, le même, tu l'es.
Son voyage sur terre et sur mer. La même quête de
liberté. Tu es.

La réapparition, Tu existes.
Tu es.
Cette histoire porte ton nom.

Silvia, Mem.Med Memoria Mediterranea



Photo : Rahman

Bien qu'il s'agisse d'un moment d'extrême douleur, cet acte apporte un certain soulagement à la famille : Rahman a été retrouvé, et le nom que le régime frontalier et ses dispositifs déshumanisants lui avaient retiré a été rendu.

Mais cela ne suffit pas pour rapatrier le corps, comme le demandent Rasel et la famille au Bangladesh, qui attendent toujours leur proche.

Un mois et demi s'est écoulé : bien que le maire et certains conseillers de la municipalité de Pozzallo (RG) se soient montrés extrêmement coopératifs et sensibles à l'affaire, retardant l'enterrement du corps et respectant les souhaits de la famille Bengali jusqu'au bout, le processus bureaucratique d'obtention du certificat de décès et des autorisations de déplacement du corps a été long et semé d'embûches.

Le processus de rapatriement du corps est extrêmement coûteux, non seulement en termes bureaucratiques et logistiques, mais aussi en termes financiers. La famille a pu faire face à ces coûts grâce notamment à des dons d'associations et à une contribution de l'ambassade du Bangladesh.

Le 6 juin, le corps de Rahman a quitté la morgue du cimetière de Pozzallo avec un nom, une date de naissance, une identité et une adresse de retour : celle de son domicile au Bangladesh. Le 8 juin, son corps est arrivé à Madaripur, la ville natale de Rahman, où, quatre mois après sa mort, sa famille a enfin pu lui rendre hommage.

"En plus d'un décès injustifié comme celui-ci, qui est en soi une chose douloureuse et violente pour la famille, nous avons souffert de la façon dont le système censé s'occuper de l'identification et du rapatriement a agi. C'était absurde. Je tiens à dire qu'au moins, au milieu de cette absurdité, j'ai trouvé la solidarité de tant de personnes qui nous ont soutenus".

Rasel, frère de Rahman

Propos recueillis par Mem.med



Photo : Mem-med

RAPPORTS

"MER INTERROMPUE" - LES PRATIQUES ILLEGALES ET VIOLENTES DE LA GARDE NATIONALE TUNISIENNE EN MEDITERRANEE CENTRALE



Basé sur des témoignages recueillis par différents acteurs de la société civile tunisienne et transnationale, ce rapport documente les pratiques d'interception de la Garde nationale tunisienne en Méditerranée centrale. Les données collectées, qui s'appuient sur 14 entretiens approfondis réalisés entre 2021 et 2023 auprès de personnes exilées qui ont survécu à des attaques en mer, mettent en lumière des pratiques violentes et illégales, qui vont de la non-assistance, aux manœuvres visant intentionnellement à faire chavirer les bateaux en détresse, provoquant des naufrages et coûtant la vie à de nombreuses personnes en exil.

Cette brutalisation des autorités frontalières tunisiennes qui est documentée maintenant depuis plusieurs années s'inscrit dans un contexte de renforcement des politiques d'externalisation des frontières de l'Union européenne et de ses Etats membres. Face à l'augmentation de la fréquentation de la route maritime tunisienne à partir de l'année 2021 et dans l'espoir de parvenir à limiter le nombre de traversées, celle-ci a considérablement augmenté

son soutien aux forces de sécurité tunisiennes, mettant en place, à l'instar de sa coopération avec les milices libyennes, un « régime de refoulement par procuration ».

Fruit d'un travail collectif impliquant Alarm Phone et de nombreuses actrices et acteurs de la société civile tunisienne, pour des raisons de sécurité dans le contexte actuel de criminalisation et d'attaques répétées à l'encontre des personnes et organisations solidaires des personnes migrantes en Tunisie, il a été jugé préférable de ne pas mentionner ces dernier.ère.s.

Face à la répression, la publication de ce rapport sonne donc comme une promesse, la promesse que, quelles que soient les tentatives d'intimidation, la solidarité continuera à s'exprimer sans relâche.

LIRE LE RAPPORT :

<https://alarmphone.org/fr/2024/06/20/mer-interrompue>

THEBACKLASH  **SOLIDAIRE**

Speed: 12 kn
Length: 66 m

SEA-WATCH 5  **SEA-WATCH**

Speed: 13 kn
Length: 58 m

LIFE SUPPORT  **EMERGENCY**

Speed: 10 kn
Length: 51 m

GEO BARENTS  **MEDICINS SANS FRONTIERES**

Speed: 10 kn
Length: 70 m

HUMANITY 1  **SOS HUMANITY**

Speed: 10 kn
Length: 61 m

MARE JONIO  **MEDITERRANEA**

Speed: 13 kn
Length: 37 m

SEA-EYE 4  **SEA EYE**

Speed: 10 kn
Length: 53 m

OCEAN VIKING  **SOS MEDITERRANEE**

Speed: 11 kn
Length: 69 m

LOUISE MICHEL  **LOUISE MICHEL**

Speed: 25 kn
Length: 30 m

AURORA  **SEA WATCH**

Speed: 21 kn
Length: 14 m

MALDUSA  **MALDUSA**

Speed: 20 kn
Length: 10 m

ASTRAL  **OPEN ARMS**

Speed: 7 kn
Length: 30 m

SARAH  **SARAH gUG**

Speed: 12-17 kn
Length: 20 m

NADIR  **RESQSHIP**

Speed: 8 kn
Length: 18 m

IMARA  **R42 SAIL AND RESCUE**

Speed: 5-7 kn
Length: 14 m

TROTAMAR III  **COMPASS COLLECTIVE**

Speed: 5-7 kn
Length: 13 m

SEABIRD 1 & 2  **SEA-WATCH AIR**

Speed: 170 kn
Capacity: 6 people
Endurance: 7-10 hours

COLIBRI 2  **PILOTES VOLONTAIRES**

Speed: 150 kn
Capacity: 4 people
Endurance: 7-10 hours

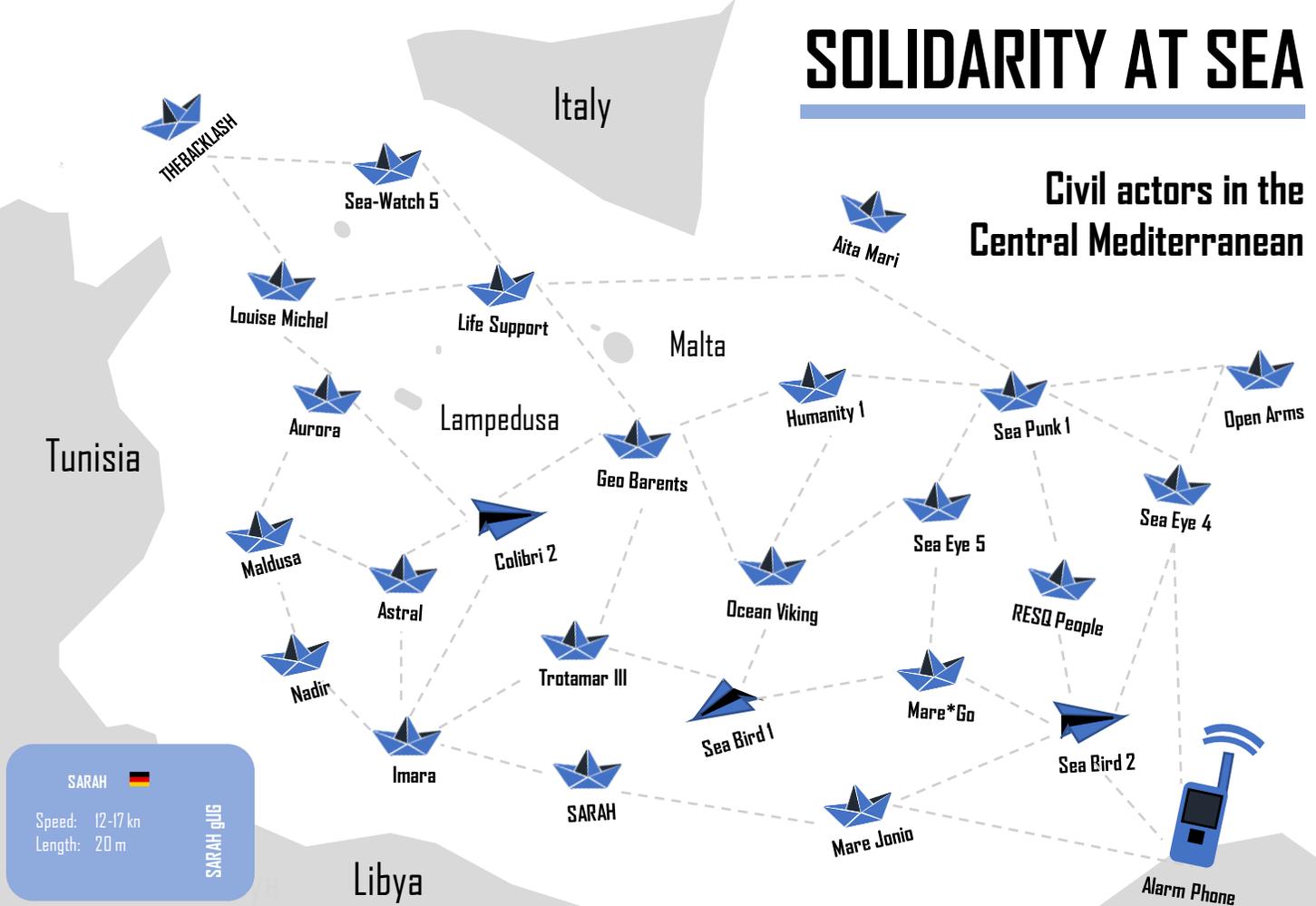
OPEN ARMS  **OPEN ARMS**

Speed: 12 kn
Length: 37 m

WATCH THE MED ALARM PHONE

Emergency hotline for people in distress at sea

+33 4 86 51 71 61



SOLIDARITY AT SEA

Civil actors in the Central Mediterranean

LE PIEGE DE LA FRONTIERE NADOR-MELILLA

UNE CONTRE-ENQUETE SUR LE MASSACRE RACISTE DU 24 JUIN 2022

Par Border Forensics, en collaboration avec Irídia-Centre de défense des droits humains et AMDH-Association marocaine des droits humains.

"Le 24 juin 2022, près de deux mille personnes ont tenté de franchir la barrière frontalière séparant la ville marocaine de Nador de la ville de Melilla, sous contrôle espagnol. La tentative de passage des migrant.e.s, qui a eu lieu au poste frontière de Barrio Chino, a été violemment réprimée par les forces de l'ordre marocaines et espagnoles. Seules 134 personnes ont réussi à entrer à Melilla et à demander l'asile. 470 personnes ont été renvoyées au Maroc par les autorités espagnoles et marocaines après avoir franchi la barrière frontalière du côté contrôlé par l'Espagne.

La violence infligée aux migrant.e.s par les forces de l'ordre marocaines et espagnoles ce jour-là a transformé le poste-frontière de Barrio Chino en un piège mortel et a entraîné la formation d'une fosse commune. Les autorités marocaines ont reconnu 23 morts, mais l'Association marocaine des droits humains à Nador a dénombré au moins 27 personnes tuées ce jour-là, et plus de 70 sont toujours portées disparues à ce jour.

Malgré les nombreuses images filmées par différents acteurs et plusieurs rapports publiés par des organismes officiels, des associations et des journalistes, de nombreuses zones d'ombre subsistent sur le déroulement des événements de cette journée. Les autorités marocaines et espagnoles sont loin d'avoir fait toute la lumière sur les faits et ont au contraire empêché des enquêtes indépendantes d'accéder à de nombreux éléments de preuve essentiels.

Comment cette explosion de violence a-t-elle été possible ? Par quels actes spécifiques s'est-elle produite ? Qui en est responsable ? Comment et par qui le poste frontière de Barrio Chino a-t-il été transformé en piège mortel ?

Deux ans après les faits, ces questions n'ont toujours pas trouvé de réponse et les demandes de vérité et de justice des survivant.e.s du massacre et des familles des victimes sont restées lettre morte. Au lieu d'utiliser les institutions judiciaires pour déterminer les responsables du massacre, le Maroc a utilisé son système judiciaire pour continuer à réprimer les survivant.e.s du massacre, dont plusieurs

dizaines ont été condamnés à des peines de prison pour des actes de violence présumés et d'autres délits. Le procureur espagnol n'a pas trouvé de preuves de violations et a clôturé son enquête. De plus, loin d'être démantelée, la clôture frontalière a été renforcée et, bien que le nombre de passages à la frontière ait diminué depuis le 24 juin 2022, le système de répression raciste à la frontière reste inchangé.

C'est pour soutenir la demande de vérité et de justice des victimes du massacre du 24 juin 2022 et de leurs familles, et pour lutter contre ce régime d'impunité qui permet à la violence frontalière de se perpétuer, que Border Forensics, en collaboration avec Irídia et l'Association Marocaine des Droits Humains (MDH), ainsi que d'autres acteurs de la société civile des deux côtés de la frontière, a mené une contre-enquête pendant plus d'un an, tout en bénéficiant des conseils complémentaires du Centre Européen pour les Droits Constitutionnels et les Droits de l'Homme (ECCHR). Ensemble, nous avons constitué une équipe transdisciplinaire composée de membres d'associations de défense des droits humains, de journalistes et de chercheurs spécialisés dans l'analyse critique des frontières des politiques migratoires et du racisme anti-Noir, ainsi que d'experts en reconstruction spatiale et visuelle, de statisticiens, d'architectes et de réalisateurs de films documentaires.

En articulant notre analyse du massacre à différentes échelles spatiales et temporelles, nous avons tenté de comprendre non seulement la séquence des événements et les pratiques des acteurs présents sur les lieux le 24 juin 2022, mais aussi les conditions structurelles qui ont rendu le massacre possible, ainsi que la conjoncture politique qui a façonné cette intensité de violence sans précédent. Nous avons également analysé la violence qui s'est poursuivie après le 24 juin, à travers l'absence d'identification des personnes mortes et disparues, et l'impunité et le ciblage judiciaire contre les personnes migrantes elles-mêmes.

Notre analyse montre que les nombreuses victimes du massacre du 24 juin 2022 ne sont pas le fruit du hasard. Au contraire, les personnes ont été dirigées à plusieurs reprises vers le poste frontière de Barrio Chino, et violemment réprimées par les forces de l'ordre marocaines et espagnoles une fois qu'elles y ont été piégées. Mais le piège mortel dans lequel elles

sont tombées va au-delà de l'architecture du poste frontière ou de la chaîne d'événements qui s'est déroulée le 24 juin. Il a été tissé par des politiques et des pratiques opérant dans un espace-temps étendu, y compris les politiques européennes et espagnoles d'externalisation du contrôle migratoire établies depuis plus de deux décennies, la diplomatie migratoire marocaine, l'impunité pour les violences perpétrées depuis de nombreuses années, et la répression raciste quotidienne déployée à l'encontre des personnes Noires dans la région. Tous ces éléments se sont combinés pour former un piège mortel, que les forces de l'ordre espagnoles et marocaines ont exécuté le 24 juin 2022.

Même si des zones d'ombre subsistent, les faits que nous avons reconstitués en recoupant de nombreuses preuves sont accablants, tant pour les autorités marocaines et espagnoles que pour l'Union européenne qui les soutient politiquement et financièrement. Les autorités des deux côtés de la frontière doivent rendre compte de ce massacre et répondre enfin aux demandes de vérité et de justice des victimes et de leurs familles.

Le massacre de Nador-Melilla est, par le déchaînement de la violence directe, les actes de racisme et de déshumanisation extrême, et le grand nombre de mort.e.s et de disparu.e.s, l'un des crimes les plus graves perpétrés dans le cadre de la gestion discriminatoire et militarisée des frontières de l'Europe au cours des 30 dernières années. Cependant, au-delà de son caractère exceptionnel, ce massacre illustre de manière exacerbée une tendance plus large à la brutalisation de la gestion des frontières et à la normalisation des violations perpétrées au nom de leur "protection". En documentant précisément les événements du 24 juin 2022 et en analysant les conditions qui les ont rendus possibles, c'est aussi ces tendances plus larges que nous cherchons à remettre en cause...."

La contre-enquête complète en anglais et en français est disponible à l'adresse suivante :

<https://www.borderforensics.org/investigations/nadormelilla/>



FRAGMENT JURIDIQUE

SUR LE DROIT (CIVIL) INVIOLE AU SAUVETAGE : DECISION DU TRIBUNAL DE BRINDISI SUR L'ILLEGITIMITE DES SAISIES DES NAVIRES DES ONG

La criminalisation des secours civils en Italie n'est pas un phénomène nouveau. Depuis 2017, celle-ci a été menée par les gouvernements successifs de toutes les orientations, à travers une multiplicité d'instruments. De la diffamation médiatique à l'imposition de codes de conduite, des poursuites administratives aux poursuites pénales, le travail des ONG a été constamment instrumentalisé à des fins politiques, dans un contexte de sentiments anti-immigration généralisés. Comme on le sait, la criminalisation de la société civile engagée dans le sauvetage en mer n'est que la partie émergée d'un iceberg, sous lequel se cachent des milliers de cas de criminalisation de personnes migrantes, accusées de guider des bateaux à travers la Méditerranée, de meurtres en cas de naufrage, qui ont souvent peu d'accès à la défense, et qui continuent d'être instrumentalisées pour masquer la responsabilité de l'État dans les décès en mer.

En janvier 2023, le décret Piantedosi, transformé par la suite en loi 15/2023, constituait le principal cadre réglementaire "justifiant" la criminalisation des ONG de recherche et de sauvetage. Il introduit plusieurs dispositions dont la lecture combinée justifie la "stratégie des ports éloignés" et la limitation de l'autonomie des ONG en Méditerranée centrale. Du critère de "retour au port après chaque sauvetage" à l'attribution de jours de "ports éloignés", en passant par les sanctions possibles pour "manque de coopération" avec les autorités libyennes, l'objectif était clair : tenir les ONG à l'écart de la zone opérationnelle, [faire taire les voix critiques et effacer le regard critique sur la violence frontalière](#) et les violations des droits humains.

Malgré la lettre de la Commissaire du Conseil européen demandant à l'Italie d'envisager "[le retrait du décret-loi, qui pourrait entraver les opérations de recherche et de sauvetage en mer des ONG](#)" - ainsi que de suspendre la coopération avec le gouvernement libyen sur les interceptions en mer, comme indiqué dans sa [recommandation sur la Méditerranée centrale](#), le décret-loi 1/2023 a été converti en loi (15/2023). Comme l'ont souligné les ONG de recherche et de sauvetage dans une [déclaration commune](#) lancée en février 2024, les efforts déployés pendant un an par le gouvernement

italien pour entraver les activités de recherche et de sauvetage ont eu pour effet de mettre de plus en plus en danger la vie des gens :

"Depuis février 2023, neuf navires de sauvetage d'ONG ont été retenus par les autorités italiennes à 16 reprises, ce qui représente plus de 300 jours d'éloignement de la mer et d'empêchement de porter assistance à des personnes en détresse". En outre, ils "ont été contraints de parcourir plus de 150 500 km supplémentaires pour atteindre des ports éloignés - ce qui équivaut à faire plus de trois fois et demi le tour du monde et se traduit par au moins 374 jours de navigation inutiles, par rapport à un débarquement dans des ports disponibles plus proches en Sicile et à Lampedusa", indique le communiqué.

En 2024, la bataille juridique se poursuit et quelques résultats positifs ont été obtenus. À la suite d'appels interjetés par plusieurs ONG, de SOS Méditerranée à SOS Humanité, en passant par Sea Watch et Sea-Eye's, contre des saisies effectuées par les autorités italiennes sur la base du décret Piantedosi, des tribunaux du sud de l'Italie - tels que Brindisi, Crotone, Reggio Calabria et Ragusa - ont décidé de suspendre les saisies de navires.

Parmi ces décisions très fortes et courageuses, celle de Brindisi semble extrêmement intéressante.

Selon le juge de Brindisi Roberta Marra, "*la saisie administrative [...] porte atteinte de manière irréversible au droit de SOS Méditerranée Ocean Viking d'exercer sa propre activité de sauvetage en mer, dans le cadre de laquelle ses objectifs sociaux sont réalisés [...] à savoir Prévenir la perte de vies humaines, Renforcer la sécurité en mer, Alléger la souffrance humaine, Améliorer la réponse aux appels de détresse, Renforcer la coopération opérationnelle, Partager et échanger des informations, Plaider pour le respect des obligations du droit maritime international et aux principes applicables aux obligations de sauvetage en mer pour la réalisation des objectifs susmentionnés*". En outre, après avoir reconnu la valeur incontestée de ces objectifs et leur pleine cohérence avec les valeurs constitutionnelles et le droit international coutumier auxquels l'Italie adhère en vertu de l'art. 117 de la Constitution, le

jugement de Brindisi souligne que la saisie du navire conduit à "l'impossibilité pour SOS Med d'exercer les droits inviolables dont elle jouit".

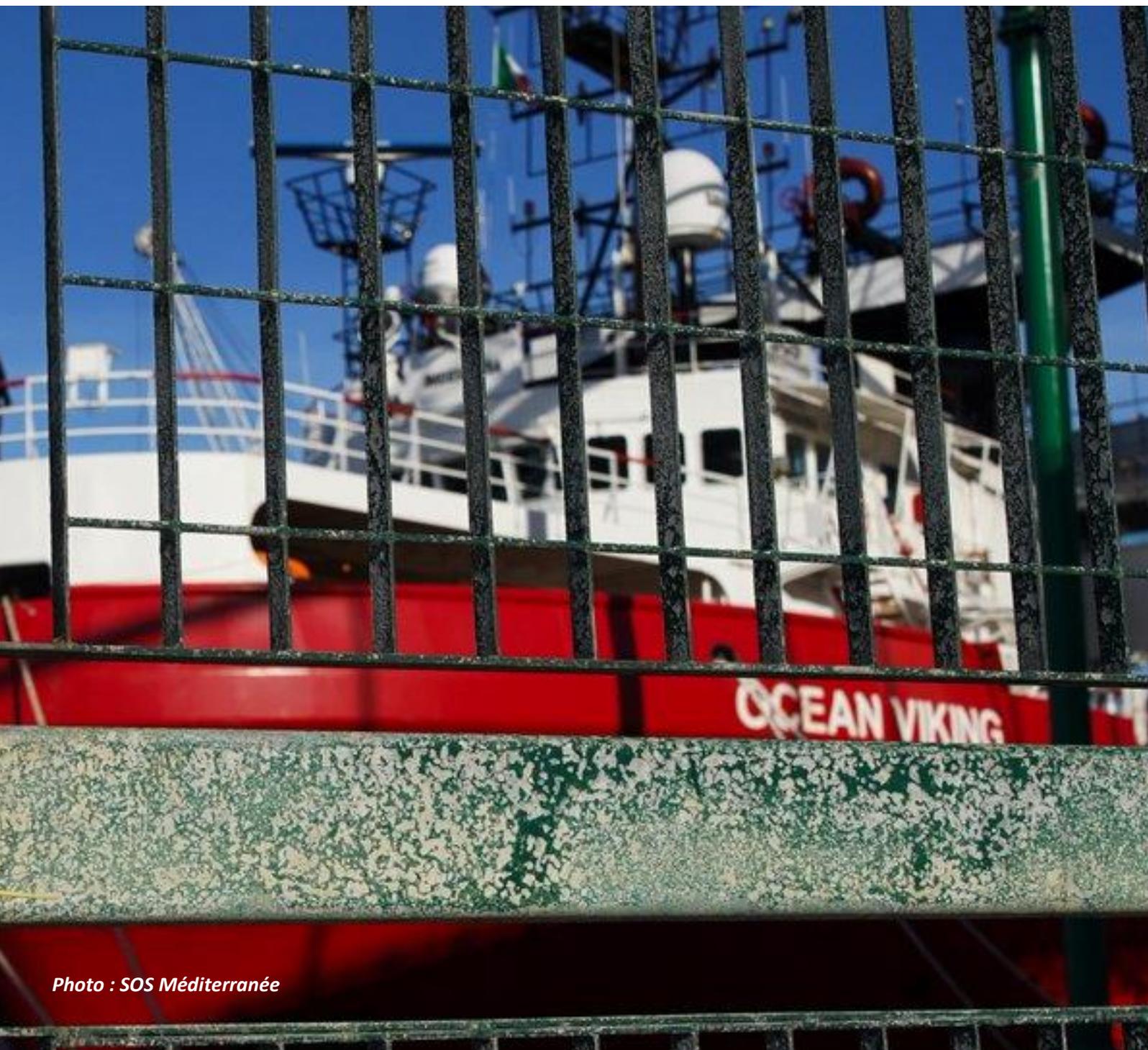
En particulier, le jugement conclut en énumérant certains droits inviolables (art. 2) inscrits dans la Constitution italienne dont bénéficient (également) les ONG et qui seraient violés par le refus de poursuivre son activité de recherche et de sauvetage, tels que la liberté d'initiative économique (art. 41), la liberté d'expression (art. 21) ou la liberté d'association (art. 18).

Cette formulation semble extrêmement puissante et représente un pas "au-delà" des résultats - néanmoins fondamentaux - obtenus précédemment

dans le cadre des luttes juridiques pour la dépenalisation du sauvetage civil en mer.

Alors que dans les affaires Open Arms, Sea Watch (dite affaire Carola Rackete) et Mediterranea, la décriminalisation des actes de "désobéissance civile" des ONG était fondée sur l'accomplissement du "devoir de sauvetage", qui ne pouvait être considéré comme achevé qu'après le débarquement dans un lieu sûr, la décision de Brindisi sur l'illégitimité de la saisie de l'Ocean Viking semble être fondée sur une formulation juridique sans précédent, à savoir le "droit civil d'exercer des activités de recherche et de sauvetage en mer", tel qu'il découle de la constitution italienne.

Chiara Denaro



CRIMINALISATION

EL HIBLU 3 A MALTE : LA FARCE DU PROCES SE POURSUIT

Le 30 mai 2024, une nouvelle audience dans l'affaire El Hiblu 3 a eu lieu à La Valette (Malte). Le juge a décidé de rejeter l'exception d'incompétence des avocat.e.s. Lors de la séance précédente, les défenseurs de l'affaire El Hiblu 3 avaient fait valoir que toutes les infractions reprochées avaient eu lieu en dehors des eaux territoriales de Malte. Après ce rejet, les avocat.e.s ont directement déposé un recours devant le tribunal pénal. Il faudra sans doute attendre encore plusieurs mois avant de connaître la prochaine décision. Ainsi, la situation d'incertitude pour Abdalla et Amara se poursuivra.

DECLARATION DE LA COALITION POUR EL HIBLU 3 SUR L'AUDITION DU 30 MAI

"Le tribunal de Malte a manqué aujourd'hui l'occasion de mettre un terme à la farce du procès des 3 d'El Hiblu. Après une courte séance, il est apparu clairement que l'affaire n'avait pas été classée. Nous sommes consterné.e.s qu'Amara, Kader et Abdalla restent dans l'incertitude juridique après plus de cinq ans.

Depuis leur arrivée à Malte en 2019, leur vie a été mise entre parenthèses. Leur jeunesse a été volée. Pour avoir servi de traducteurs et de médiateurs sur le navire marchand El Hiblu 1 et joué un rôle important dans la prévention du retour forcé de plus de 100 personnes en Libye, ils continuent de payer un prix très élevé.

Nous le répétons depuis des années : il est clair qu'ils ne sont ni des criminels ni des terroristes. Ce sont des défenseurs des droits de l'homme. Il y a quelques semaines à peine, en avril 2024, ces trois personnes ont reçu le prix des défenseurs des droits de l'homme à l'université de Malte. Lorsqu'elle leur a remis le prix, son Excellence Marie-Louise Coleiro Preca, l'ancienne présidente de Malte, a déclaré : "Les trois défenseurs des droits de l'homme ne sont pas des criminels ni des terroristes, leur bravoure et leur courage ont été une source d'inspiration pour tous les défenseurs des droits de l'homme à travers le monde."

Le fait que ces trois personnes ne soient toujours pas libérées des charges qui pèsent sur elles est dévastateur. L'affaire qu'Amnesty International a



qualifiée de "parodie de justice" n'est toujours pas terminée.

Nous sommes maintenant dans la sixième année de cette farce depuis qu'Amara, Kader et Abdalla sont arrivés à Malte au printemps 2019. Le fait que l'affaire ne soit toujours pas classée et qu'ils ne puissent toujours pas vivre leur vie dans la dignité et la liberté est profondément choquant et troublant. Cela en dit long sur la façon dont les personnes en déplacement sont traitées en Europe aujourd'hui - criminalisées pour avoir fui la violence à travers les frontières.

Nous sommes dévasté.e.s par le fait que nos amis - Abdalla, Amara et Kader - continuent de faire face à ces accusations sans fondement après plus de cinq ans. Le procureur général insiste sur la poursuite du procès, malgré l'absence de preuves. Ces trois jeunes hommes devraient être libérés de cette injustice et devraient être indemnisés pour les années de vie que le système judiciaire maltais leur a volées.

Il s'agit d'une affaire qui n'aurait jamais dû être portée devant les tribunaux maltais. Il s'agit d'accusations injustes à l'encontre des défenseurs des droits de l'homme. Nous continuerons à les soutenir et nous sommes heureux de constater que ce soutien ne cesse de croître.

Nous continuerons à nous tenir à leurs côtés pour les aider à surmonter cette cruelle injustice. Nous resterons aux côtés des El Hiblu 3 aussi longtemps qu'il le faudra et jusqu'à ce qu'ils soient libres".

Groupe de soutien des El Hiblu 3

21 MAI 2024 : GRANDE VICTOIRE AU PROCES DES PYLOS9 EN GRECE

Le 14 juin 2023, un bateau de pêche transportant environ 750 personnes a coulé à 47 miles de la côte de Pylos, une petite ville de la région du Péloponnèse en Grèce. Les personnes étaient parties de Tobrouk en Libye et se dirigeaient vers l'Italie. Après 5 jours de navigation, elles ont demandé de l'aide alors qu'elles se trouvaient dans la zone de sauvetage (SAR) grecque. Les autorités grecques étaient au courant de la présence du bateau en détresse depuis 16 heures, mais elles n'ont jamais lancé d'opération de sauvetage. Au lieu de cela, elles n'ont envoyé qu'un seul navire des garde-côtes (le "920") qui est arrivé sur les lieux à 22h00. Quatre heures plus tard, à 2 heures du matin, le bateau a coulé et seules 104 personnes ont pu être secourues.

Les survivant.e.s ont témoigné que le navire 920 des gardes-côtes helléniques les guidait vers l'Italie et que, lorsque le moteur du bateau des personnes migrantes s'est arrêté, le navire 920 des gardes-côtes helléniques a lancé une ligne et a tenté de remorquer le bateau vers l'Italie pour s'en débarrasser. Suite au remorquage, le navire a chaviré et 650 personnes ont perdu la vie, dont beaucoup étaient coincées à l'intérieur de la coque du navire.

Le naufrage a provoqué un tollé en Grèce et à l'étranger, mais en moins de 24 heures, les autorités grecques ont trouvé le coupable ! Au lieu d'accuser les vrais coupables, ce sont les victimes qui ont été accusées ! Les autorités grecques ont arrêté 9

survivants égyptiens qui ont été poursuivis en tant que passeurs, mais aussi en tant que responsables du naufrage. En d'autres termes, elles ont tenté de rejeter la responsabilité des 650 morts sur 9 personnes, choisies au hasard. En outre, deux autres chefs d'accusation ont été ajoutés : participation à une organisation criminelle et entrée illégale dans le pays.

Une campagne internationale a été lancée pour soutenir les 9 accusés avec le hashtag #freepylos9. <https://www.facebook.com/profile.php?id=61555960483782>

Après avoir passé près d'un an en détention provisoire, le procès de Pylos9 s'est ouvert le 21 mai au tribunal de Kalamata.

Des centaines de personnes se sont rassemblées à l'extérieur du tribunal pour exprimer leur solidarité avec les 9 migrants, mais aussi pour demander justice pour l'un des plus grands crimes frontaliers jamais commis en Europe. Des médias internationaux, des observateurs du procès et des dizaines de militant.e.s étaient également présents à l'intérieur du tribunal.

Le tribunal a déclaré les 9 survivants INNOCENTS pour les délits de trafic de migrants et d'entrée illégale sur le territoire. Il s'est déclaré incompétent pour les chefs d'accusation d'"organisation criminelle" et de "cause du naufrage", l'incident s'étant produit dans



Photo : Anastasia Vaitsoyopoulou et Efimerida ton Sintakton

les eaux internationales. Les 9 accusés ont été libérés !

C'est une grande victoire contre le discours du gouvernement. Depuis un an, ils tentent de convaincre l'opinion publique qu'ils ont trouvé les "méchants" qui ont causé le naufrage de Pylos. Ils ont inventé 9 boucs émissaires pour masquer leurs responsabilités dans le massacre.

C'est le Premier ministre Kyriakos Mitsotakis lui-même qui, lors d'une interview à la BBC, a déclaré que "ce sont les passeurs qui sont responsables et non les garde-côtes, ce sont eux les auteurs des infractions et les garde-côtes grecs ont déjà arrêté neuf d'entre eux".

Cette décision est très importante et peut déterminer l'issue de l'enquête criminelle menée contre les garde-côtes grecs pour leur rôle dans le naufrage de Pylos. 53 survivant.e.s avaient intenté une action en justice contre les autorités grecques, affirmant que les garde-côtes grecs les avaient laissé.e.s sans aucun secours en mer pendant 16 heures, puis les avaient remorqués à l'aide d'une corde qui avait fait chavirer le bateau

Si les 9 personnes de Pylos avaient été condamnées, il est fort probable que le procureur aurait classé l'affaire contre les autorités grecques. Par

conséquent, la lutte pour la défense des migrants arrêtés est également étroitement liée à notre lutte pour traduire en justice les véritables coupables (les autorités européennes) et les condamner pour leurs crimes.

Il s'agit d'une grande lutte politique et sociale.

N'oublions pas que les 9 de Pylos représentent des milliers d'autres personnes, des milliers de personnes migrantes condamnées comme "passeurs" sans aucune preuve, sans soutien juridique et sans les normes d'un procès équitable. Le groupe des "passeurs" condamnés constitue la deuxième catégorie de détenus dans les prisons grecques, avec un nombre supérieur à 2 282.

En ce qui concerne le naufrage de Pylos, la lutte se poursuit devant le tribunal maritime du Pirée et l'enquête criminelle en cours sur les actes/omissions des garde-côtes grecs, à la suite de l'action en justice intentée par les 53 survivant.e.s.

Nous continuerons de nous tenir aux côtés des 53 survivant.e.s et de demander justice pour les milliers de victimes de la violence frontalière.

Nous devons exiger la fin de ce régime frontalier.

Iasonas Apostolopoulos, témoin de la défense

Photo : Anastasia Vaitsopoulou
et Efimerida ton Sintakton



AMPLIFIER LES VOIX

DE TRIPOLI A ROME - IMAGINER ET CONSTRUIRE DE NOUVEAUX PASSAGES SÛRS

Retour sur l'événement #2 de la campagne d'évacuation des défenseurs des droits humains de "Refugees in Libya" fin mai 2024 vers la capitale italienne.

Avec la présence de 7 des 14 défenseurs des droits humains évacués de Libye vers l'Italie le 7 mai, Refugees in Libya a réussi à réunir les principaux acteurs impliqués dans les mécanismes d'évacuation créés par la Communauté de Sant'Egidio, ainsi que les institutions capables d'imaginer et de construire de nouveaux passages sûrs et, enfin, les activistes de toute l'Europe qui, à travers l'Alliance avec Refugees in Libya, amplifient les voix des personnes réfugiées, migrantes et des demandeuses d'asile.

Dans les discours de bienvenue de Refugees in Libya, le porte-parole David Yambio a rappelé l'importance de reconnaître les manifestants en tant que défenseurs des droits humains, non seulement dans l'intérêt de la justice, mais aussi pour donner l'exemple à toutes celles et ceux qui sont encore piégé.e.s en Libye. La porte-parole Naeima Hussein a ajouté : *"Nous sommes ici pour célébrer notre*

bravoure car ce que nous avons fait est sous-estimé. Il s'agit de personnes qui vivaient dans des conditions inhumaines. Cela a pris une ampleur que nous n'aurions jamais imaginée", rappelant la lutte de 100 jours devant le bureau du HCR en Libye.

"Corridors humanitaires : de l'évacuation à l'accueil" et "Passages sûrs : Imaginer de nouvelles voies d'accès" étaient les titres des tables rondes au cours desquelles divers acteurs des institutions et de la société civile ont fait part de leurs expériences à l'Université pontificale grégorienne. La deuxième journée s'est déroulée au centre social Spin Time Labs : une table ronde a été organisée sur le thème "Externalisation des frontières et contrôle des frontières - les règles de base du nouveau pacte européen sur les migrations et leurs implications inquiétantes".

Les nouveaux accords sur l'immigration, qui ont été conclus avec plusieurs pays méditerranéens, ainsi que les violations des droits fondamentaux des personnes non européennes ont suscité des réactions de la part de la société civile. David Yambio et



d'autres activistes ont proposé une "campagne pour un nouveau pacte européen", un pacte contre la discrimination et le racisme structurel en Europe. Une initiative internationale de base qui bénéficie déjà d'un large soutien, et pas seulement en Italie.

"La criminalisation de la migration et de la solidarité" était le titre du dernier atelier. La guerre inquiétante contre les personnes en mouvement et les activistes humanitaires a conduit à une discussion sur les stratégies futures sur la façon de poursuivre la campagne, de sensibiliser et de créer du matériel médiatique pour contrer le mouvement de droite et d'extrême-droite de plus en plus fort en Europe - avec des témoignages vidéo, des rapports, un travail de documentation et des documentaires qui seront diffusés dans toute l'Union européenne.

L'ensemble de l'événement a été accompagné par l'exposition mobile, une collection de témoignages écrits et vidéo des détenu.e.s d'AinZara (camp de détention en Libye) et des défenseurs des droits humains en Libye, racontant la répression à laquelle les manifestant.e.s en Libye sont confronté.e.s,

partageant des histoires d'organisation de la résistance. Cette exposition itinérante tente de visibiliser les violations de droits, de rapporter les histoires de résistance et les expériences des défenseurs des droits humains. Elle a déjà été présentée lors d'un événement politique à Francfort et continuera à voyager dans différentes villes afin de donner un aperçu de la réalité en Libye et de la réalité en Europe, où les accords politiques soutiennent les violations des droits en Libye.

Les événements suivants auront lieu aux Pays-Bas, à Barcelone et à Berlin.

POUR VOUS IMPLIQUER, CONTACTEZ :

alliancewithrefugeesinlibya@gmail.com ou refugeesinlibya@gmail.com

LE RAPPORT COMPLET DE L'EVENEMENT :

<https://www.refugeesinlibya.org/post/from-tripoli-to-rome>

Alliance avec les réfugié.e.s en Libye (ARiL) à Rome

Photo : ARiL



MOBILISATIONS

BATEAUX PATROUILLEURS POUR LA TUNISIE : LE CONSEIL D'ÉTAT ACCORDE LA DEMANDE PRECAUTIONNELLE DE LA SOCIÉTÉ CIVILE ITALIENNE

20 juin 2024

Suspension du transfert des bateaux patrouilleurs vers la Tunisie en attente d'avis ultérieur. Audience prévue le 11 juillet en Chambre du Conseil. L'ASGI, l'ARCI, ActionAid, Mediterranea Saving Humans, Spazi Circolari et Le Carbet – avec le support de FTDES – ont déposé un recours auprès du Tribunal Administratif Régional du Latium, contestant l'allocation de 4,8 millions d'euros pour la remise en état et le transfert de six bateaux patrouilleurs à la Tunisie.

Fin mai, le Tribunal Administratif Régional a rejeté le recours de l'ASGI, l'ARCI, ActionAid, Mediterranea Saving Humans, Spazi Circolari et Le Carbet contre le transfert des bateaux patrouilleurs à la Garde Nationale tunisienne. A la suite de cette décision, le transfert des trois premiers bateaux était prévu pour juin. En réponse, les associations ont fait appel de la décision devant le Conseil d'État, demandant d'urgence une suspension précautionnelle de la mesure.

“Comme l'ont déclaré les Nations Unies, fournir des bateaux patrouilleurs aux autorités tunisiennes augmente le risque de renvois illégaux de migrants”, expliquent **Maria Teresa Brocchetto, Luce Bonzano et Cristina Laura Cecchini de l'équipe juridique en charge du dossier.**

Les violations des droits humains commises par les autorités tunisiennes sont extrêmement graves. *“La récente augmentation des arrestations et des expulsions de migrants est désormais accompagnée de persécutions contre les acteurs de la société civile qui les soutiennent”,* ajoute Filippo Miraglia de l'ARCI, *“Les politiques italiennes et européennes semblent se renforcer et se justifier mutuellement, ignorant les alertes lancées par les Nations Unies et les ONG internationales, qui condamnent unanimement les actions des autorités tunisiennes.”*

Le Tribunal Administratif Régional du Latium avait jugé l'accord contesté légitime, l'alignant sur les décisions prises au niveau de l'UE – voir le

Mémorandum du 16 juillet 2023 entre l'UE et la Tunisie – et au niveau national, y compris la récente confirmation de la Tunisie en tant que pays d'origine sûr, considérant que le gouvernement italien avait mené une enquête approfondie à la lumière de sa coopération à long terme avec la Tunisie.

Désormais, l'acceptation par le Conseil d'État de la demande précautionnelle a modifié la situation : la **plus haute cour administrative a estimé que “les besoins de protection représentés par les appelants priment”**, suspendant le transfert des bateaux patrouilleurs en raison des violations potentielles que cet acte pourrait entraîner.

“Les expulsions massives, les arrestations arbitraires et la violence contre les migrants indiquent que la Tunisie ne peut être considérée comme un lieu sûr pour le débarquement. À l'instar de la Libye, les autorités tunisiennes ne peuvent être considérées comme des partenaires dans les opérations de sauvetage”, commente Lorenzo Figoni d'ActionAid Italie.

“Cette décision est cruciale car elle concerne les droits humains des personnes en mouvement. La suspension du transfert des bateaux patrouilleurs permet au système judiciaire d'évaluer la légitimité de l'acte avant que des effets préjudiciables ne puissent se produire. Au vu des documents déposés, nous considérons la Tunisie comme un port non sûr » conclut Laura Marmorale, Présidente de **Mediterranea Saving Humans.**

SITE WEB :

<https://sciabacaoruka.asgi.it/fr/bateaux-patrouilleurs-pour-la-tunisie-le-conseil-detat-accorde-la-demande-precautionnelle-de-la-societe-civile-italienne/>

UN AN APRES LE MASSACRE : JUSTICE POUR LES VICTIMES ET LES SURVIVANTS DE PYLOS

Le 14 juin 2023, plus de 600 migrant.e.s ont trouvé la mort lorsque leur bateau, l'Adriana, a chaviré après que les autorités grecques ont tenté de les repousser vers l'Italie au lieu de les sauver de leur embarcation déjà en danger. Malgré l'attention du public et la présence des médias internationaux en raison du grand nombre de morts, aucune justice n'a été rendue pour ce crime d'État atroce et raciste. Un an plus tard, l'anniversaire de cette catastrophe a été commémoré dans plus de 20 villes différentes, en compagnie des survivant.e.s et des familles de celles et ceux qui n'ont pas survécu.

CARTE DES DIFFERENTS EVENEMENTS ORGANISES

<https://www.google.com/maps/d/u/0/viewer?mid=18pTvSmGYYmls6cnD-H3BPSxuhwSVrpA&ll=32.43251890879954%2C9.697771023130917&z=4>

PHOTOS

<https://commemoraction.net/14-june-2024/>



Picture: Pylos commemorAction in Zurich



CONTACTS

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

Equipe éditoriale

Sophie-Anne Bisiaux
Hagen Kopp
Ileana Maria